



JŪRNIEKS

NR. 4 (83) 2014

Ainažu jūrskolai – 150



Latvijas
ostās
revolūcija
nenotiks



Baltijas jūras
valstu hidrogrāfi
tiekas Rīgā



Kolkas bāka –
jubilāre



„Latvji,
brauciet jūriņā”
jau 10. sezona



**Reģistrējies
LJA 25-gades
absolventu salidojumam,
kas notiks 4. oktobrī
kultūras namā “Ziemeļblāzma”**



**Reģistrācijas anketu un sīkāku informāciju
atradīsi LJA mājas lapā
www.latja.lv**

**Sīkāka informācija:
Inese Viesture
tālr. 29174655
inese.viesture@latja.lv**

SATURS

Latvijā un pasaulē

- 2 Domājot par nākotni, godina pagātņi
- 4 Latvijas „nokia” pirmo reizi parādās Amsterdamā
- 5 ES pieņem Jūras telpiskās plānošanas direktīvu
- 7 Latvija vēlas stiprināt sadarbību ar Vāciju transporta un loģistikas jomā
- 8 Latvijas un Itālijas transporta ministri vienojas par ciešu sadarbību prezidentūras ietvaros
- 9 Rosina veikt izmaiņas Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā | Nekāda revolūcija Latvijas ostās nenotiks
- 10 Prezentē ostu konkurētspējas stiprināšanas darba grupas rezultātus

Jūras administrācija

- 11 Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konference
- 12 JA ziņas
- 14 „Enkura” uzvarētāji kuģo uz Stokholmu

Jūrā un krastā

- 15 CESMA tiekas un apspriež svarīgus jūrlietu jautājumus
- 16 IFSMA darbs bijis efektīvs
- 17 Kolkas bāka – jubilāre
- 19 Kolkasraga miglas taure
- 21 TV raidījumam „Latvji, brauciet jūrīņā!” – 10 gadu
- 22 Vai jūra drīz būs bagātnieku izprieca?!
- 23 Egonam Līvam veltīta ekspozīcija
- 24 „Jūrniecības olimpiskās spēles”
- 25 Jūru nevar iegrozot

Ostu politika

- 27 5,2 miljoni eiro diviem TEN-T projektiem Rīgā
Eiropas Komisija nepieļaus konkurences kropļošanu
- 28 Roterdamas ostai ambiciozi plāni
- 29 Padziļinās kuģošanas ceļu Rīgas jūras līcī
- 30 Ja zaudēs ostas, zaudēs arī valsts
- 31 „Latvijas dzelzceļš” investē infrastruktūrā
- 32 Nemēdz būt divu vienādu situāciju

Ostas

- 36 Rīgas ostas ziņas
Kam izdevīga Rīgas brīvdostas diskreditēšana?
- 38 Liepājas ostas ziņas
- 40 Ventspils ostas ziņas

Jaunie jūrā

- 42 Darbs jūrā sniedz stabilitāti
- 46 Latvijas kadetu piedzīvojumi

Veco jūrnieku stāsti

- 44 „Cenšos būt lietas kursā par visu, kas notiek”

Brīvbrīdis

- 48 Pieprasījums un piedāvājums | Spirta jūra

Pērkona dārdi sakarsētajā atmosfērā

Kad tapa šis žurnāla numurs, katra nākamā diena pārspēja iepriekšējo ar jaunu karstuma rekordu. Ventspils ostas teritorijā esošajā novērojumu stacijā termometra stabīnš sasniedza +37,8 grādus, kas 71 gadu bija nepārspēts nacionālais karstuma rekords. Gaiss bija tik nokaitēts, ka ik pa laikam spriedzi mazināja pērkona dārdi un zibens strēles debesīs.

Tikpat nokaitēta bija arī starptautisko attiecību gaisotne. Notikumi Ukrainā nevarēja palikt bez sekām. Ne vien Vecā pasaule, bet arī Savienotās Valstis un Japāna nolēma īstenot ekonomiskās sankcijas pret Krieviju: vadzis bija pilns, un tas lūza. Ekonomiskās sankcijas skāra ne vien atsevišķas Kremliņ pietuvinātas personas, bet arī Krievijas enerģētikas, finanšu un aizsardzības sektorus. Rietumu pasaules lielvaru līderi uzskata, ka dūriens Krievijas ekonomikā ir būtisks veids, kā likt Kremliņ aizdomāties. „Mēs gribam sagaidīt skaidru Krievijas rīcību,” tā, vērsoties pret Krieviju, paziņoja Rietumu politiķi.

Un Krievija ar skaidru rīcību ilgi nelika gaidīt: Krievijas premjerministrs Dmitrijs Medvedevs paziņoja par pilnīgu embargo lielākajai daļai pārtikas produktu, kas tiek importēti no Eiropas Savienības, ASV un citām Rietumvalstīm, kuras ieviešu sankcijas pret Maskavu. Importa aizliegums stājas spēkā nekavējoties un tiek ieviests uz gadu, ja vien „mūsu partneri nedemonstrēs konstruktīvu pieeju”, piebilda Krievijas premjers.

Lai arī cik barga pret Krieviju ir Eiropas Savienība, tā tomēr pilnīgi neaizcērt durvis – ekonomiskās sankcijas neattiecas uz dabasgāzes apriti, jo Eiropas Savienība, tēlaini izsakoties, sēž uz Krievijas gāzes adatas. Krievijas gāzes giganta „Gazprom” dati liecina, ka šī kompānija 2013. gadā Eiropai piegādājusi 30% no kopējā gāzes importa. Vislielākajos apjomos gāzi no Krievijas iepērk Eiropas ietekmīgā valsts Vācija, bet Baltijas reģions ir pilnībā atkarīgs no Krievijas gāzes vada.

Jautājums: kā jau ieviestās sankcijas pret Krieviju ietekmēs Latvijas ostas un tranzītu? Satiksmes ministrs Anrijs Matīss puda viedokli, ka Krievijas ekonomiskās sankcijas uz Latvijas ostām atstās ļoti niecīgu ietekmi, jo „Latvijas dzelzceļš” tranzītā ved nevis pārtikas produktus, bet gan energoresursus.

Kāds pazīstams politiķis savulaik teica: „Laiks rādīs!”

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūrmieks”. Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125. E-pasts: jurmieks@lja.lv
Redaktore: Anita Freiberga, tāl. 29229063.
E-pasts: marnews@com.latnet.lv Datorgrafika: Kaspars

Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Haralda Apoga, Āra Freiberga, Raita Mūrnieka, Jāzepa Spridzāna, Ineses Dāvidsones, Mihaila Ignata, Anitas Freibergas foto, fotomateriāli no Vladimira Aizenštada un Mārtiņa Mūrmaņa privātā arhīva, kā arī SM, JA, LJK, LJA mācību centra, Ventspils brīvdostas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvdostas, BCT, LETA, Domesnes, AFP, EPA, AP, EK, IMB, Mixnews, EMSA, Sea News Istanbul, Cruise Law News, IMO FSA, HELCOM, Gulf News, The Baltic Exchange, NATO, ETF, EMPA un IMPA arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti LETA, SM, JS, RBP, VBP, LSEZ un ārzemju preses materiāli.

Domājot par nākotni, godina pagātņi

Uz jūrnieku atdusas vietām sagūla ziedi. Jaunākās paaudzes kapteiņi nolieca galvas veco jūrnieku priekšā. Jāteic, tā paaudze, kurai ap četrdesmit, ienes Latvijas jūrniecībā jaunas vēsmas. Viņi beiguši Latvijas Jūras akadēmiju deviņdesmito gadu beigās, un daudzi ne tikai veido ļoti veiksmīgu karjeru, kļūstot par kapteiņiem, vecākajiem mehāniķiem, augsta līmeņa ierēdņiem vai uzņēmējiem krastā, bet arī vēlas popularizēt Latvijas jūrniecību. Tieši šī paaudze ir tas savienošais posms, kas satur kopā sirmos un zaļos, un, ja domājam par Latvijas jūrniecības nākotni, tad, protams, vislielākās cerības ir tieši uz viņiem – labi izglītotiem, profesionāliem, pašapzinīgiem, varošiem un, nenoliedzami, īstiem savas valsts un profesijas patriotiem.



Bet Ainažu vecajos kapos rindojas glīti koptas veco jūrnieku kapu kopas. Un krusti. Než kāpēc vai arī likumsakarīgi prātā ienāca Imanta Ziedoņa dzejolis „Latviešu jūrniekiem”, ko smeldzīgā melodijā iekļāvis Raimonds Pauls: „Bula dūmakā zilā peld kuģi, bet Ainažu kapos zem zilām atraitnītēm...”

„Liekas, mūsu Baltiju gaida priecīga, smaidoša nākotne. Jūrniecības satiksmei Baltijas piekrastē no paaudzes uz paaudzi vajag plesties milzīgos apmēros. Tamdēļ latviešu jūrnieciskās spējas ir kā apslēpta dārga manta, kas ilgi gaidījusi neaiztikta, bet tagad nu ceļama gaismā,” 1857. gadā rakstīja Krišjānis Valdemārs.

Ainažu jūrskola bija pirmā latviešu jūrskola visā toreizējā Krievijas impērijā un to 1864. gada 23. novem-



brī pēc Krišjāņa Valdemāra iniciatīvas izveidoja Vidzemes guberņas Ainažu kuģinieki saviem dēliem. Naudu skolas dibināšanai, Valdemāra idejas iedvesmoti, saziedoja turīgākie Ainažu zemnieki. Skola kalpoja kā atspēriena punkts un vārti uz pasauli kā latviešu, tā arī igauņu piejūras zemnieku puīšiem un vīriem. Mācības Ainažu jūrskolā bija bez maksas un notika latviešu valodā. Ainažu jūrskolā līdz 1919. gadam zinības bija apguvuši ap 3000 audzēkņu, no kuriem vairāk nekā 1000 bija saņēmuši tālbraucēja kapteiņa un tālbraucēja stūrmaņa diplomus.

Latvijas kuģu kapteiņu asociācijas kapteiņi Ainažu vecajos kapos godina veco jūrnieku piemiņu.



No kreisās: Normunds Vilkaušs, Māra Miņejeva un Antons Vjaters.



Ainažu jūrskola savas jubilejas svinībās



Ainažu jūrskola svin 150 gadu jubileju

Ainažu jūrskolas lielās jubilejas svinēšana 16. augustā bija veiksmīgi apvienota ar nu jau tradicionālo Ziemeļlivonijas festivālu, kas šogad notika desmito reizi. Jūrskola sagaidīja ciemīņus ne tikai no Ainažiem, to apkārtnes un no Latvijas jūrnieceības sabiedrības, bet arī no Igaunijas – kā jau tam vajadzēja būt, jo pirms 150 gadiem skolas solos sēdās gan latvieši, gan igauņi.

Svētku galvenā norises vieta bija Jūrskolas laukums – šādu nosaukumu turpmāk nesīs laukums, kas atrodas iepretī kapteiņa Veides mājai, ko vietējie iedzīvotāji pamatoti dēvē par pili. Svinīgā pasākuma laikā Kultūras ministrijas Goda raksts tika pasniegts Ainažu jūrskolas muzeja direktorei Ivetai Erdmanei. Starp citu, šogad 45 gadu jubileja ir arī pašam muzejam, taču šis fakts pieticīgi palicis jūrskolas jubilejas ēnā.

Jūrskolas laukumā koncerti, atrakcijas, izsoles un tirgošanās notika visas dienas garumā, taču arī muzejā un muzeja dārzā netrūka, ko



Dejo igauņu viesi

redzēt un darīt. Arī šeit viesmīlīgi tika uzņemti viesi no Igaunijas – muzeja izstāžu zālītē atklājot jūrskolnieka mazmeitas Doras Kespes gleznu izstādi un dārzā Arnes Salustes fotoizstādi „Reņģu zveja ar stāvvadiem Igaunijā”. (Ne visi zina, ka zveja ar stāvvadiem aizgūta no Japānas zvejniekiem.) Viesi varēja arī degustēt un salīdzināt Igaunijas un Latvijas zvejnieku „produkciju”. Mazliet vēlāk muzeja dārzā ar dziesmām par jūru pieskandināja folkloras kopa „Vilki”.

Šogad kopā ar jūrskolas jubileju notika ikgadējais jūrnieceības salidojums, kas kā katru gadu sākas ar svētbrīdi Ainažu vecajos jūrnieceības kapos, ko nespēja izjaukt pat spēcīga lietusgāze.

Bet svētku kulminācija neapšaubāmi bija lielkoncerts „Septiņas pēdas zem ķīļa”, ko tā vadītājs aktieris Artūrs Skrastiņš nodēvēja par Ainažu dziesmu svētkiem. Koncertā piedalījās pats maestro Raimonds Pauls, virsdiriģents Arvīds Platpers, solisti, kori, deju grupas un pūtēju orķestris.



Svētku viesu vidū arī Antons Ikaunieks, Antons Vjaters un Māra Mihejeva.



Igauniju zvejnieki fotografējās.



Muzejniece A. Dūcīte un I. Erdmane.



Vakara nobeigumā bija lāpu gājiens uz jūru un kopīga lūgšana jūrai, kam sekoja ugunsšovs. Bet pēc tam vēl bija zaļumballe vārdu nupat ieguvušajā Jūrskolas laukumā. ■

Latvijas „nokia” pirmo reizi parādās Amsterdamā

Ko var pastāstīt par Amsterdamu? Par pilsētu leģendu, kurai jau 17. gadsimtā bija sakari ar 625 ārzemju ostām? Par pilsētu, kurā šodien dzīvo 145 tautību pārstāvji, kurā līdz šai baltai dienai saglabājušies aptuveni septiņi tūkstoši 16.–18. gadsimtā celtu ēku (vienā no tām pēdējo dzīves daļu strādāja Rembrants), kurā savākta pasaulē lielākā van Goga darbu kolekcija. Par pilsētu, kuras 180 muzejus un mākslas galerijas var apstaigāt, vienīgi tur pastāvīgi dzīvojot, bet apmeklēt 16 tūkstošus koncertu un teātra izrāžu gadā nav pa spēkam nevienam no sešiem miljoniem tūristu, kas ik gadu apmeklē Amsterdamu.

Amsterdama pasaules tirgu krustpunktā

Šos sešus miljonus tūristu veidojām arī mēs, maija nogalē apmeklējot pasaulē vecāko privāto marķējumu izstādi „World of Private Label 2014”, kurā tradicionāli piedalījās biedrības „Latvijas Zivrupnieku savienība” pārstāvji, eksponējot savus izstrādājumus un meklējot jaunus noieta tirgus.

„World of Private Label” ir nozīmīgākā šāda veida izstāde Eiropā. Forumu šogad apmeklēja ap 10 000 interesentu, kas galvenokārt ir pircēji no vairāk nekā 100 valstīm. Izstādi organizē 1979. gadā dibinātā „Private Label” ražotāju asociācija, kas ir lielākā šāda veida organizācija pasaulē.



Jāteic, ka plašajās hallēs nebija tā saucamo gadījuma apmeklētāju, kuri lasa brošūriņas un kolekcionē pildspalvas. Izstāde patiesi bija domāta profesionāļiem, par ko liecināja arī pietiekami augstā ieejas maksa – 100 eiro.

Tas, ka Amsterdamā no laika gala ir bijusi tirgotāju pilsēta, ir jūtams joprojām. Jā, 17. gadsimtā Amsterdamā bija pasaules tirdzniecības centrs, un tieši tirgotāji izbūvēja kanālu tīklu, kas krustām šķērsām sadalīja visu pilsētu, un augstās, šaurās ēkas kanālu malās. (Mūsdienās 165 kanālu tīmeklis sadala pilsētu 90 salās, kas savienotas ar 1290 tiltiem.)



Latvijas vēstnieks Nīderlandē Māris Klišāns apmeklē izstādi „World of Private Label”.

Triši māju augšējos stāvos joprojām ir liecība ekonomiskajam vērienam. Lai gan mājas sveras, ļogās, šķiebjas... Bet tam jau nav nekāda sakara ar ekonomiku, bet gan ar „pilsētu, kas uzcelta uz ūdens”.

Ekonomikas vērienu apliecina izstādes „World of Private Label 2014” dalībnieku skaits – 2100 uzņēmēju no aptuveni 70 valstīm. Latvijas Zivrupnieku savienību pārstāvēja AS „Brīvais vilnis”, SIA „Gamma-A”, SIA „Karavēla” un SIA „Zilā lagūna”. Tās bija apvienojušās 54 m² lielā stendā ar vairāk nekā simt produkcijas veidiem, tai skaitā tādiem atzītiem zivju izstrādājumiem kā „Rīgas šprotes”, „Cara šprotes”, šprotes stikla burciņās ar uzgriežamu vāciņu, kā arī metāla kārbīņā ar caurspīdīgu polimēra vāciņu, kā konservēti laši, mencu aknas, pastētes un konservi no Baltijas jūras un okeāna zivīm, kā arī zivju kulinārija, ko uz Amsterdamu atveduši „Zilās lagūnas” pārstāvji no Kalkūnēm Latgalē. Viņi Latvijā tradicionāli iecienītās zivis – siļķes, lašus un skum-



brijas – piedāvā sev vien raksturīgā manierē.

SIA „Zilā lagūna” eksporta tirdzniecības menedžeris Renārs Indriksone atzīst, ka rietumu tirgus ir viņu orientieris. Produkcijai ir īss derīguma termiņš, jo to ražo bez konservantiem.

Nemot vērā pēdējā laika izmaiņas austrumu tirgos un notikumus Ukrainā un Krievijā, šo valstu nacionālo valūtu grivnas un rubļa kursa krasi pazemināšanos un tā visa ietekmi uz zivju konservu un kulinārijas eksporta apjomiem, Latvijas Zivrupnieku savienības uzņēmumu mērķis izstādē bija palielināt zivju produkcijas eksporta apjomus Eiropā un citviet pasaulē un atrast jaunus sadarbības partnerus.

Pirmajiem pasaulē – jauns konservu iepakojums

Amsterdams paradokss ir tas, ka pilsētu radījušais avots tai kalpojis kā dienišķā maize, taču Amsterdams slavas nesējs – ūdens – vienmēr bijis arī tās galvenais ienaidnieks. Jau kopš 13. gadsimta, kad pie Ziemeļjūrā ietekošo un zivīm bagāto Amstelas un Ižas upju ietekām parādījušies pirmie iedzīvotāji, notikusi nepārtraukta cīņa ar ūdeni. Pilsētai nosaukumu deva pirmais uz Amstelas uzbūvētais dambis, kas to aizsargāja no ziemeļu vētrām. Taču arī vēlāk Amsterdamā bieži kļuva par trakotošu viņu „laupījumu”.

▶▶▶ 6. lpp.

ES pieņem Jūras telpiskās plānošanas direktīvu

ES Vispārējo lietu padome 23. jūlijā pieņēma tiesību aktus jūrniecības attīstības plānošanas uzlabošanai. Jaunā Jūras telpiskās plānošanas direktīva palīdzēs dalībvalstīm izstrādāt un koordinēt dažādas aktivitātes jūrniecības efektīvai un ilgtspējīgai attīstībai.



Marija Damanaki.

Eiropas jūrlietu un zivsaimniecības komisāre Marija Damanaki atzinīgi vērtē padomes doto *zaļo gaismu* direktīvai: „Mēs vēlamies, lai jūrniecības nozares izaugsme būtu gan gudra, gan ilgtspējīga. Direktīva saskaņos jūras daudzveidīgo izmantošanu un ļaus labāk prognozēt ar to saistītās darbības un projektus. Tā palīdzēs izvairīties

no iespējamiem konfliktiem jūras telpas lietotāju starpā, ļaus baudīt drošu jūras vidi un labāk pārvaldīt cilvēka darbības ietekmi uz šo vidi.”

Direktīva ir stūrakmens ES *zaļajai* domāšanai un turpmākās izaugsmes stratēģijai, kas ļaus efektīvāk īstenot ES tiesību aktus, lai vairotu ekonomikas un vides ieguvumus.

Lai gan valstu jūras teritorijas plānojumam ir jāatbilst vairākām direktīvā noteiktajām minimālajām prasībām, valstis tomēr var brīvi pielāgot plānus savām īpašajām ekonomiskajām, sociālajām un vides prioritātēm, kultūras tradīcijām un tiesiskajiem aspektiem.■





►►► 5. lpp.

Arī izstāžu centrs „RAI”, kur notika lielākā privāto markējumu izstāde, atrodas uz jūrai atkarotas zemes, ko nu sauc par Eiropas laukumu – *Europaplein*.

Tieši Eiropa bija arī mūsu zivrupnieku mērķis dalībai šajā vispasaules forumā, ko Latvijai finansēja Eiropas Zivsaimniecības fonds.

Tieši te, Amsterdamā, kā izteicās Latvijas Zivrupnieku savienības izpilddirektors Imants Cīrulis, pasaulei pirmo reizi tika prezentēts jauns zivju konservu iepakojuma veids, ko daži jau paguvuši nodēvēt par Latvijas „nokia”!

AS „Brīvais vilnis” stendā varēja aplūkot plastikāta iepakojumā sarindotas šprotes, skumbrijas, apceptas sardīnes tomātu mērcē un eļļā, siļķes, un, kā izteicās uzņēmuma izpilddirektors Māris Trančālis, drīzumā pēc patērētāju pieprasījuma šādās kārbīnās varētu ražot arī tunča konservus.

Plastikāta iepakojums, salīdzinot ar stikla taru, nodrošina lielāku ultravioleto staru aizsardzību, tas mazāk ietekmē garšu nekā metāla kārba. Jaunā iepakojuma tehnoloģiskās īpašības ļauj produktu ilgstoši uzglabāt, neizmantojot konservantus. 21. maijā izstādi apmeklēja Latvijas Republikas vēstnieks Nīderlandes Karalistē Māris Klišāns, atzinīgi vērtējot Latvijas ražotāju eksponētos produktus. Latvijas „nokia” – šis unikālais zivju konservu iepakojums radies sadarbībā ar Vācijas ražotāju „Weidenhammer Packaging Groups

GmbH” un izmaksājis AS „Brīvais vilnis” pusmiljonu eiro.

Neapšaubāmi, ka šāds jauns iepakojums var radīt apvērsumu visā zivsaimniecības nozarē, un nākotnē, iespējams, daudzi ražotāji varētu pāriet uz produktu ražošanu caurspīdīgajos polimēra iepakojumos.

Latvijas Zivrupnieku savienības prezidents Didzis Šmits: „Uzdevums šādām izstādēm ir un paliek nemainīgs – atrast mūsu zivju produkcijai jaunus noieta tirgus un pārsteigt pasauli ar pārbaudītām vērtībām inovatīvos meklējumos.”



Didzis Šmits.

Latvijas Zivrupnieku savienības uzņēmumu apgrozījums 2013. gadā kopā pārsniedza 140 miljonus eiro, saražojot 200 miljonus konservu kārbu, tai skaitā 104 miljonus šprotu konservu, pārstrādājot 24,3 tūkstošus tonnu brētliņu, 13,7 tūkstošus tonnu reņģu un 10,87 tūkstošus tonnu okeāna zivju.

2103. gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ražošanas un eksporta apjomi pieauga par 12%. Eksportēts tiek virs 97% no visas saražotās produkcijas uz vairāk ne-

kā 44 pasaules valstīm. Latvijas Zivrupnieku savienības uzņēmumos kopumā tiek nodarbināti vairāk nekā 3300 strādājošo.

Mūsu bagātība – cilvēki

Daudzkārt nācies brīnīties par zvejniekiem un pilsētu sievietēm, kuras visu mūžu ver zivis un kārtu kārbīnās šprotes. SIA „Gamma-A” Amsterdamas izstādē prezentēja pasaules slavu ieguvušās „Rīgas šprotes” ar caurspīdīgo vāciņu un stikla tarā, kas top Kolkas un Ģipkas ciemos. Uzņēmuma tirdzniecības menedžeris Igors Puzs piekrit firmas profesionāles, sava amata meistares Regīnas Rūmnieces teiktajam: „Mūsu šprotu ražošanas augstā kvalitāte neapšaubāmi turas uz ilggadējo darbinieku amata prasmes savā nozarē. Tas nebūt nav brīnums, ka dāmas labākajos gados rada brīnumus, kuri saņem visaugstākās godalgas pasaules izstādēs.”

Labi zināmā preču zīme „Kaija” pasaulē pārstāvēta dažādās tirdzniecības ķēdēs. SIA „Karavella”, kas tagad veiksmīgi saimnieko Vecmīlgrāvja ražotnē, eļļas un tomātu grupā pielāgojusies Eiropas gardēžu untumiem. Krāsaini litografētās kārbas uzrunā pircējus, un SIA „Karavella” direktors Andris Bite ir apmierināts – „Kaija” dodas pasaulē, izpletusi spārnus, un turpina senās, labi aizsāktās tradīcijas.

* * *

Kad pašam šķiet, ka negribas neko un tomēr gribas kaut ko, ir vērts padomāt par ceļojumu uz vietu, kas ir tikpat neprognozējama un grūti formulējama kā paša garastāvoklis. Uz Amsterdamu. Pilsētu, kas neuzmācas, kas neatgrūž, kas koķetē ar savu bohēmisko dzīvesveidu, kas nekoķetē ar kviena tiesībām būt tādām, kāds esi.

Amsterdama gan ir apaugusi ar šabloniskiem apzīmējumiem, piemēram, velosipēdistu, tulpju un vieglo narkotiku Meka, ziemeļu Venēcija, muzeju baudītāju paradīze, tomēr visas šīs klišejas, ieraudzītas klātienē, no banalitātes pārvēršas valdzinājumā.■

Gints Šmanis

Latvijas SM pārstāvji sarunās ar Vācijas delegāciju.



Latvija vēlas stiprināt sadarbību ar Vāciju transporta un loģistikas jomā

Latvija vēlas padziļināti iepazīties ar Vācijas pieredzi, veidojot augsti konkurētspējīgu multimodālu transporta un loģistikas infrastruktūru, kā arī valsts un privātā sektora ciešas mijiedarbības ietvaros nodrošinot pastāvīgu inovācijas un kompetenču attīstības procesu. Par to 22. jūlijā Satiksmes ministrijā, tiekoties ar Vācijas federālo satiksmes un digitālās infrastruktūras ministru Aleksandru Dobrintu, paziņoja satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Tāpat Latvija aicina Vāciju paplašināt abu valstu tiešos transporta savienojumus un sadarboties Ķīnas – Eiropas sauszemes pārvadājumu koridora izveidē, veidojot šā koridora atzaru uz Latviju kā platformu Skandināvijas tirgus apgādei.

A. Matīss: „Jau kopš Hanzas savienības ziedu laikiem Latviju un Vāciju ir vienojušas stipras transporta

saites. Vācija ir Latvijas nozīmīgākais partneris *ro-ro* un konteineru jūras pārvadājumu jomā, un šo segmentu attīstība ir viena no Latvijas satiksmes nozares prioritātēm. Tāpat aktīvi sekojam Vācijas vadošo uzņēmumu panākumiem, attīstot Ķīnas – Eiropas sauszemes koridoru jeb Jauno zīda ceļu. Mēs aicinām Vācijas partnerus izvērtēt iespēju veidot šā koridora atzaru uz Latviju kā loģistikas platformu Ziemeļvalstu tirgus apkalpošanai.”

Satiksmes ministrs uzsvēra, ka Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis tai nodrošina iespēju kalpot par loģistikas un distribūcijas centru, no kura iespējams 24 stundu laikā nodrošināt piegādes Baltijā un 48 stundu laikā – visā Skandināvijā.

A. Matīss īpaši izcēla Latvijas labo sadarbību ar Vācijas uzņēmumu „DB Schenker” kā vienu no vadošajiem loģistikas spēlētājiem



Anrijs Matīss.

Latvijā. Ar šo kompāniju notiek cieša sadarbība saistībā ar Ķīnas un Centrālāzijas tirgu apgūšanu. Tāpat Latvijā aktīvi darbojas „DHL”, kas ir nozīmīgs spēlētājs arī Eirāzijas mēroga piegāžu ķēžu pārvadīšanā. A. Dobrints uzsvēra Vācijas ieinteresētību dalīties savu loģistikas uzņēmumu pieredzē multimodālu loģistikas pakalpojumu attīstībā.

Puses uzsvēra abu valstu attīstītos jūras savienojumus. Latvija, sekojot Trāvēminde ostas paraugam, strādā pie līdzīgu intermodālu termināļu izveides savās ostās, lai nodrošinātu plūstošus intermodālus piegāžu ķēžu risinājumus, savienojot jūras un sauszemes pārvadājumu veidus. Svarīgs Latvijas partneris šajā procesā ir viens no pasaulē lielākajiem prāmju operatoriem „Stena Line”, kas nodrošina regulāru satiksmi starp Ventspili, Liepāju un Trāvēmini.

Ministrs norādīja, ka viena no Latvijas prioritātēm ir „Rail Baltica II” projekts, kas nodrošinās Latvijas integrāciju Eiropas dzelzceļa infrastruktūrā. A. Dobrints atzina, ka šis projekts ir ļoti svarīgs arī Vācijai. Tāpat A. Matīss informēja kolēģi, ka Eiropas Savienības TEN-T tīkla Baltijas – Ziemeļjūras koridorā ietvertajām Latvijas ostām ir iespēja pretendēt uz „Motorways of the Sea”

►►► 8. lpp.

Latvijas un Itālijas transporta ministri vienojas par ciešu sadarbību prezidentūras ietvaros

Jūlija beigās satiksmes ministrs Anrijs Matīss darba vizītē devās uz Itāliju, kur tikās ar Itālijas Republikas transporta ministru Mauricio Lupi, lai pārrunātu Itālijas un Latvijas koordinācijas un sadarbības jautājumus Eiropas Savienības prezidentūras laikā. Kā vienu no prezidentūras prioritātēm Itālijas transporta ministrs Lupi iezīmēja darbu pie Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanu jeb t.s. SES II +, kam tiks organizēta ministru līmeņa sanāksme novembrī Romā. Vēl viens no prezidentūras aktuālajiem jautājumiem ir darbs pie Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostas finanšu pārredzamības sistēmas izveidi, lai panāktu vienošanos.



Itālijas Transporta ministrs Lupi informēja par Itālijas prezidentūras prioritātēm. 16. un 17. septembrī notiks neformāla transporta ministru tikšanās Milānā, kuras galvenais jautājums būs TEN-T projektu pārvaldība, finansēšana un transporta infrastruktūras loma Eiropas izaugsmes veicināšanā. Ministri vienojās par ciešu sadarbību gan politiskā, gan ekspertu līmenī, lai nodrošinātu ES transporta politikas nepārtrauktu virzību.

A. Matīss darba vizītes laikā apmeklēja Romas Čivitavekijas ostu, kas ir Eiropas lielākā osta pēc kruīza kuģu pasažieru apjoma, kā arī nozīmīgs Itālijas automašīnu loģistikas centrs. Abu šo segmentu turpmāka attīstība ir ļoti nozīmīga arī Latvijai, tāpēc būtu nepieciešama ostu daudz aktīvāka savstarpējā sadarbība. Itālijas un Latvijas amatpersonas vienojās par Čivitavekijas un Rīgas ostas turpmāku sadarbību, kā arī par sadarbību ES ostu likumdošanas izstrādē un pieņemšanā. ■

Vācijas delegācija.



►►► 7. lpp.

programmas līdzfinansējumu, veidojot un attīstot jūras savienojumus ar Ziemeļvācijas un Zviedrijas ostām.

Puses atzīmēja veiksmīgo sadarbību aviācijā. Ļoti labi attīstās sadarbība starp Latvijas nacionālo lidsabiedrību „airBaltic” un Vācijas otro lielāko aviokompāniju „Air Berlin” (codeshare sadarbība), nodrošinot tiešos lidojumus starp Baltijas reģionu un piecām Vācijas lielākajām lidostām, kā arī ērtus savienojumus abu kompāniju lidojumu tīklos.

NATO nemilitāro kravu apkalpošanas kontekstā pēdējos gados Latvijā strauji attīstījusies kravas aviācija, tāpēc šobrīd aktīvi tiek meklēti jauni sadarbības partneri šā tirgus segmenta tālākai attīstīšanai. Šajā jomā Latvija ir īpaši ieinteresēta sadarboties ar Vācijas uzņēmumu „DHL”, kā arī iepazīties ar „DHL Hub Leipzig” sekmīgo pieredzi aviācijas loģistikas infrastruktūras attīstībā.

Tāpat puses pārrunāja aktuālo Eiropas Savienības transporta tematu, īpaši ar 4. dzelzceļa paketi saistītos jautājumus, kā arī apmaiņās ar pieredzi Eiropas ceļu nocevas jeb t.s. eirovinjetes ieviešanā. Puses bija vienisprātis, ka ceļu lietotājiem jāuzņemas lielāka loma ceļu infrastruktūras līdzfinansēšanā, lai nodrošinātu tās ilgtspēju un attīstību.

A. Matīss informēja kolēģi par Latvijas gatavošanos prezidentūrai ES Padomē nākamā gada pirmajā pusē

un izteica uzaicinājumu A. Dobrintam kopā ar Vācijas loģistikas nozares pārstāvjiem piedalīties nākamā gada aprīļa beigās Latvijas prezidentūras ietvaros plānotajā Eiropas un Āzijas transporta ministru un nozares līderu konferencē, kas būs veltīta Eirāzijas multimodālo transporta koridoru attīstībai.

Abu valstu transporta ministru sarunā piedalījās Vācijas Federālās satiksmes un digitālās infrastruktūras ministrijas parlamentārā sekretāre Doroteja Bēra, CDU/CSU Bundestāga frakcijas spikers satiksmes un digitālās infrastruktūras jautājumos Ulrihs Lange, Latvijas Republikas vēstniece Vācijā Elita Kuzma, Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš un Satiksmes ministrijas pārstāvji. ■

A. Matīss un A. Dobrints.



Rosina veikt izmaiņas Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā

19. jūnijā Valsts sekretāru sanāksmē izsludināti grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā. Ar grozījumiem plānots precizēt VAS „Latvijas Jūras administrācija” kompetenci, jo pašlaik tā neatbilst faktiskajai kompetencei, kas ir mainījusies gan saistībā ar izmaiņām praksē, gan saistībā ar grozījumiem citos normatīvajos aktos vai spēkā esošajiem starptautiskajiem normatīvajiem aktiem.

Grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā papildinās deleģējumu saistībā ar MK noteikumiem Nr. 1065 „Noteikumi par jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu sertificēšanu un uzraudzību”, paredzot, ka MK nosaka arī nosacījumus jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu īstenošanai. Minētie MK noteikumi tiks papildināti ar prasībām jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestādēm, kuras īsteno jūrnieku mācību kursu programmas vai profesionālās izglītības programmas.

Šobrīd Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā ietvertas normas par jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa. Taču likums neparedz prasību jūrniecības izglītības programmas pretendentiem iziet obligāto veselības pārbaudi. Līdz ar to ir iespēja jūrniecības izglītības programmā uzņemt personu, kurai ir veselības problēmas, kas liedz iziet jūras praksi, pilnvērtīgi apgūt jūrniecības izglītības programmu un saņemt jūrnieka kvalifikāciju apliecināšu dokumentu. Likumprojekts nosaka, ka personas, kas uzsāk mācības profesionālās izglītības programmā, pēc kuras apgušanas var saņemt jūrnieka kvalifikāciju apliecināšu dokumentu, veselības stāvoklis atbilst normatīvo aktu prasībām par jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa.

Likumprojektā arī ietverts jauns pants par kuģošanas līdzekļu satiksmi Latvijas iekšējos ūdeņos. Pirmkārt, likumprojekts paredz papildināt Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības

likumu ar deleģējumu MK izdot noteikumus par kuģošanas līdzekļu satiksmi Latvijas iekšējos ūdeņos.

Otrkārt, saistībā ar pieaugošo kuģošanas intensitāti Latvijas iekšējos ūdeņos, t.sk. komersantiem piedāvājot pasažieru komercpārvaldājumu pakalpojumus, projektā ir paredzētas tiesības pašvaldībām noteikt papildu nosacījumus attiecībā uz kuģošanas līdzekļu satiksmi, kas ir saskaņoti ar LJA (no kuģošanas drošības viedokļa), un tiesības izsniegt licences pasažieru komercpārvaldājumu veikšanai tās administratīvajā teritorijā. Licence kā pašvaldības noteikts obligāti iegūstams dokuments komercpārvaldājumu pakalpojuma sniegšanai veicinās kuģošanas drošību, jo plānots, ka licences iegūšanas kritēriji būs arī, piemēram, kuģa dokumentācijas un kuģa apkalpes atbilstība normatīvajos aktos noteiktajām prasībām.

Tāpat grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā paredz izņēmuma gadījumus, kurus neskar Publisko pakalpojumu likumprojekta joma. Likumprojektu papildina norma, kas paredz, ka LJA valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniegtajiem pakalpojumiem nav piemērojamas Publisko pakalpojumu likuma normas, ja Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā nav noteikts citādi.

Grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā paredz arī citas izmaiņas esošajā regulējumā. Ar likumprojektu var iepazīties MK mājas lapā.■

Rolands Rumba

Nekāda revolūcija Latvijas ostās nenotiks

„Nekāda revolūcija Latvijas ostās nenotiks, jo radikālos priekšlikumus, kas traucētu ostu darbu, Satiksmes ministrijas darba grupa ostu konkurētspējas uzlabošanai ir noraidījusi,” biznesa portālam „Nozare.lv” norādīja Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.



I. Sarmulis: „Darba grupa ir izvērtējusi daudz un dažādas rekomendācijas. Priekšlikumi, kuri paredz atbalstīt, uzlabot ostu darbu, ir apsveicami, pret to neviens nekad nav bijis. Noraidīt priekšlikumus, pret kuriem ostas pamatoti iebilda, darba grupas ietvaros nebija grūti, jo vairākumam bijis tāds pats viedoklis, kādu prezentēja Satiksmes ministrija.

Darbam visvairāk būtu traucējis priekšlikums pārveidot ostas par akciju sabiedrībām, jo tad osta pati mēģinātu pelnīt, nerūpējoties par ostas nomniekiem. Tāpat atdalīt speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi no ostas pārvaldes nav pieņemami, jo tas dubultotu birokrātiju un nāktos aizmirst sinerģiju un mijiedarbību.

Lai arī priekšlikumi paredz atteikties no ostu 10% maksām valsts budžetā, pašvaldībām ostas turpinās maksāt. Un tam ir pamatots iemesls, jo osta taču atrodas pašvaldības teritorijā, pašvaldības ceļi, kas ved uz ostu, ir arī ostas pievedceļi, tāpēc osta ir atbildīga par situāciju, kas veidojas, kad kravas transports, vedot kravas uz ostu, sabojā ceļus. Ostas maksājumi pašvaldības budžetā ir paredzēti konkrētam mērķim – lai nodrošinātu ostas darbību”.■

V. Valainis, A. Maldups un A. Matīss.



Prezentē ostu konkurētspējas stiprināšanas darba grupas rezultātus

16. jūlijā Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs, darba grupas Latvijas ostu konkurētspējas stiprināšanai un pārvaldības uzlabošanai vadītājs Viktors Valainis prezentēja darba grupas priekšlikumus ostu darbības veicināšanai.

Darba grupa analizēja Pasaules Bankas veikto Latvijas ostu izvērtējumu un rekomendācijas attiecībā uz ostu konkurētspējas stiprināšanu, kā arī to pārvaldības veicināšanu. Tāpat darba grupa izvērtēja Korupcijas novēršanas un apkarošanas biroja, Konkurences padomes un Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijas priekšlikumus, kā arī KPMG un Latvijas Ostu asociācijas veiktos pētījumus.

Darba grupa uzmanību koncentrēja uz ostu informācijas atklātību, rezultātīvo rādītāju noteikšanu un paplašināšanu, ostu attīstības ilgtspēju un citiem aspektiem. Lai nodrošinātu iespēju apkalpot lielāku izmēra kuģus un tādējādi celtu Latvijas ostu konkurētspēju, darba grupa iesaka veicināt investīcijas ostu akvatoriju un kuģu ceļu padziļināšanā un uzturēšanā. Tāpat nepieciešams novērst „šaurās vietas” ostās, attīstīt to dzelzceļa infrastruktūru un pievedceļus. Savukārt, lai veicinātu informācijas atklātību, darba grupa atbalsta informācijas par ostu rezultatīvajiem rādītājiem publicēšanu to mājas lapās, tomēr ostu

valdēm stingri jāvērtē informācijas apjoms un detalizācija, ņemot vērā konkurences aspektus.

Viktors Valainis: „Latvijas ostu konkurētspējas stiprināšanai būtiski ir uzlabot Latvijas tranzīta koridorā iesaistīto investīciju plānu koordinēšanu, tāpat jāatceļ iepriekš noteiktā ostu maksa valsts budžetā 10% apmērā, kā arī jāpanāk valsts līdzdalība dzelzceļa infrastruktūras finansēšanā. Nepieciešams mainīt ostu darba vērtēšanas metodiku, analizējot ne tikai kravu apgrozījuma rādītājus, bet arī, piemēram, vērtējot ostu pārvaldnieku un pār-

valžu darbu, ostas kopējo darbību, termināļu un rūpniecisko uzņēmumu rādītājus. Ostām vajadzētu atklāti sniegt informāciju, kā arī pastiprināt iekšējo auditu, bet ministrijām nopietni izvērtēt savu pārstāvju kompetenci darbam ostu valdēs.”

Ostām, slēdzot līgumus ar nomniekiem, ieteikts iekļaut rezultatīvos rādītājus, turklāt tie esot jāiekļauj jau iepriekš noslēgtajos līgumos.

Runājot par Rīgas ostas velkoņu pakalpojumu sfēru, tika norādīts, ka šajā jomā problēmu nav, jo velkoņu pakalpojumu nosacījumi noteikti tikai ārējos normatīvajos aktos. Līdz ar to osta var arī pati sniegt šos pakalpojumus.

Jau pirms priekšlikumu prezentēšanas satiksmes ministrs Anrijs Matīss norādīja, ka darba grupa nav izstrādājusi priekšlikumus, lai vērstos pret kādu, jo atslēgvārds esot, kā efektīvāk izmantot to, kas Latvijai ir, – ostas. Vienlaikus Matīss arī atzina, ka pārsvarā darba grupa ir domājusi par Latvijas konkurētspējas palielināšanu. ■

UZZIŅAI

Darba grupa tika izveidota 2014. gada 31. janvārī, lai izvērtētu Pasaules Bankas pētījumā ietvertās rekomendācijas un citas iespējas uzlabot Latvijas ostu konkurētspēju un pārvaldību. Tajā darbojas visu Saeimas frakciju, Satiksmes ministrijas, Latvijas Ostu asociācijas, Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas, Loģistikas asociācijas, VAS „Latvijas dzelzceļš” un Lielo pilsētu asociācijas pārstāvji.



Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konference

No 10. līdz 12. jūnijam Rīgā notika Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisijas (BSHC) 19. konference, kurā piedalījās pārstāvji no Zviedrijas, Somijas, Dānijas, Polijas, Vācijas, Igaunijas, Krievijas un Latvijas. Konferencē piedalījās arī IHO direktors Mustafa Iptes.

M. Iptes ziņoja konferences dalībniekiem par IHO aktualitātēm, īpašu uzmanību pievēršot kapacitātes palielināšanas jautājumiem. Pašlaik IHO ir 82 dalībvalstis, un IHO direktors pajokoja, ka ļoti svarīgi palielināt šo skaitu līdz apaļam simtam. „Vairāk dalībvalstu – augstāks prestižs un lielāks budžets!” sacīja M. Iptes. IHO direktors informēja par IHO ārpuskārtas konferenci, kas notiks šā gada oktobrī Monako. Parasti IHO konferences notiek ik pēc pieciem gadiem, taču pēdējā laikā konstatēts, ka tas laiks ir pārāk ilgs un nereti tiek kavēta svarīgu jautājumu operatīva risināšana. Konferencē tika runāts par hidrogrāfijas datu bāzu optimizāciju,



lai nodrošinātu jau uzkrāto un arī turpmāk iegūto hidrogrāfijas datu uzglabāšanu, pārbaudi un apstrādi, kā arī eksportēšanu atbilstoši dažādiem pieprasījumiem. Konferences dalībnieki tika informēti par izaicinājumiem, kas var rasties nākotnē saistībā ar jaunā hidrogrāfijas informācijas standarta S-100 ieviešanu (S-101(ENC);

S-102(BAG);...;S411(ledus informācija);...). Atšķiras dažādu valstu izpratne par šo jautājumu, nopietni tiek strādāts pie tā, lai jauno standartu ieviešana neradītu sarežģījumus kuģotājiem un jūras karšu izgatavotājiem. Visticamāk, jaunais standarts varētu tikt ieviests praksē ne agrāk par 2018. gadu.

▶▶▶ 12. lpp.

►►► 11. lpp.

Vairākas dalībvalstis informēja, ka pārtrauc papīra karšu izgatavošanu, izņemot konkrētās valsts ūdeņu kartes, jo pieprasījums pēc papīra kartēm strauji sarūk. Konferences laikā tika runāts par jūras dziļumu mērīšanu no gaisa, izmantojot ar lāzerskenieri aprīkottus lidaparātus (LIDAR). Daudzviet pasaulē šādi mērījumi jau tiek veikti, taču joprojām nav skaidrs, vai tie būs iespējami Baltijas jūrā, ņemot vērā šīs jūras apgrūtināto caurredzamību arī šiem lāzeriem. Saistībā ar standartu S-100 tika skatīts arī jautājums par e-navigāciju un tās pētījumiem un praktiskiem ieviešanas izmēģinājumiem dažādos ES projektos. Tika ziņots, ka e-navigācijas jautājumi tiks skatīti arī šogad rudenī notiekošajā ekstraordinārajā Starptautiskajā hidrogrāfijas konferencē (5EIH).

BSHC konferences laikā katra dalībvalsts sniedz pārskatu par paveikto kopš iepriekšējās tikšanās reizes, kā arī ziņo par valstij svarīgākajiem jautājumiem. Latvijas pārstāvji informēja kolēģus par to, ka Hidrogrāfijas dienesta vajadzībām ir iegādāts un tiek gatavots darbam jauns kuteris, tiek veikta hidrogrāfijas un kartogrāfijas datu bāzu reorganizācija, kuras mērķis ir optimizēt datu uzglabāšanu datu bāzēs un datu tālāku izmantošanu. Latvijā ir pilnībā pārgājusi uz papīra karšu drukāšanu tikai pēc pieprasījuma, tas ir, klientam pasūtot navigācijas kartes, tās tiek izdrukātas ar aktuālo korektūru un tipogrāfijas kvalitātē un ir droši izmantojamas uzreiz kuģošanai. Tālāk gan kartes jāuztur aktuālas pašiem, izmantojot Latvijas Jūras administrācijas izdotos ikmēneša „Paziņojumus jūrnikiem”. Bez tam Latvijas Jūras administrācija pamatoti lepojas ar to, ka visas Hidrogrāfijas dienestā izdotās navigācijas publikācijas, izņemot kartes, ir pieejamas internetā (www.lja.lv/index.php?action=736) un ir bez maksas.

Konferencē tika izvērtēta darbība dažādos projektos, arī Latvija piedalās vairākos ES projektos, kuru mērķis ir kuģu ceļu sakārtošana, kuģošanas drošības un jūras ekoloģiskā stāvokļa uzlabošana.■

Auditori atzinīgi vērtē JA darbību un sasniegto progresu

10. jūnijā akreditētā sertificējošā institūcija „Lloyd's Register Quality Assurance” Latvijas Jūras administrācijā veica kārtējo kvalitātes vadības uzraudzības auditu. Kvalitātes vadības sistēma JA darbojas kopš 2001. gada. Tā atbilst ISO 9001:2008 standarta prasībām, un pagājušajā gadā „Lloyd's Register Quality Assurance” izsniedza atkārtotu sertifikātu, kas apliecina atbilstību standartam.

Sertifikāta darbības termiņš ir trīs gadi, un šajā laikā sertificējošā institūcija veic uzraudzības vizītes, lai kontrolētu procesus uzraugamajā iestādē.

Šogad auditori vērtēja procesus Kuģošanas drošības departamenta Kuģošanas drošības inspekcijā un Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijā, kā arī Kuģu reģistrā un Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļā. Tāpat auditēta tika personālvadība uzņēmumā un kvalitātes vadības sistēmas obligātie elementi – kvalitātes politika, mērķi, sasniegtais progress.

Audita gaitā uzņēmums nesāņēja auditoru piezīmes. Sevišķi atzinīgi tika novērtēts

progress visās auditētajās jomās – uzņēmuma darbība ir vērsta uz attīstību. Auditori atzīmēja, ka pagājušajā gadā apstiprinātā JA stratēģija nav tikai formāli izveidots dokuments, bet instruments, kas tiek izmantots uzņēmuma mērķtiecīgai attīstībai.

Gada laikā kopš iepriekšējā audita JA ir ieviestas un tiek izmantotas jaunas datu bāzes, kas gan atvieglo un optimizē darbu, gan novērš kļūdu rašanās iespējas. Kuģu reģistram ir izveidota jauna mājas lapa, kas ļauj kuģu īpašniekiem saņemt visu nepieciešamo informāciju un komunicēt ar reģistra speciālistiem vēl pirms lēmuma pieņemšanas par kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga.

Auditoru īpašu atzīniņu izpelnījās personālvadības sistēma: Latvijā esot tikai daži uzņēmumi, kas savu darbinieku vērtēšanai un izaugsmes nodrošināšanai izmanto kompetenču modeļus. Auditori uzsvēra, ka JA izceļas gan ar darbinieku kompetenci un profesionalitāti, gan pozitīvu mikroklimatu uzņēmumā.■



Jūras administrācijas bērnu zīmējumu konkurss

Jūnijā norisinājās Latvijas Jūras administrācijas darbinieku bērnu zīmējumu konkurss „Pie jūras dzīve mana”. Konkursa mērķis bija veicināt bērnu interesi par Latviju kā jūras valsti un rosināt apgūt kādu no jūrmieciņas profesijām, kā arī atlasīt interesantākos darbus izmantošanai Jūras administrācijas 2015. gada sienas kalendāra veidošanā.

Konkursam darbus iesniedza mazie mākslinieki vecumā no diviem līdz 14 gadiem, zīmējumi bija izpildīti dažādās tehnikās, satura ziņā ļaujot brīvu vaļu fantāzijai.

Sākotnēji visi saņemtie darbi tika izkārtoti izstādē, nenorādot to autorus, un visi darbinieki varēja piedalīties vērtēšanā, atzīmējot vairākus iepatikušos darbus. Apkopojot vērtējumu, tika noteikti 14 visvairāk balsu ieguvušie zīmējumi, kuri tad arī varētu tikt izmantoti gan kalendāra, gan, iespējams, arī Ziemassvētku apsveikuma kartiņu noformēšanā. Tikai pēc tam, kad vērtēšana bija pabeigta, tika atklāti zīmējumu autoru vārdi.

Balvas par piedalīšanos konkursā saņēma visi mazie mākslinieki.■



Bērni no audžuģimenēm apmeklē hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls”

11. jūlijā, tieši pirms Jūras svētkiem, bērni no Latvijas Audžuģimeņu biedrības devās uz Liepāju, lai apmeklētu Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kuģi „Kristiāns Dāls”. Tur hidrogrāfi savus ciemiņus iepazīstināja ar kuģi, savu darbu, kā arī devās kopīgā izbraukumā.

Šādas hidrogrāfu un audžubērnu tikšanās uz „Kristiāna Dāla” jau kļuvušas tradicionālas, tās notiek kopš 2006. gada, taču parasti pasākums tiek organizēts 21. jūnijā – Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā. Tomēr šogad hidrogrāfu aizņemības dēļ svētku svinēšana kopā ar audžubērniem tika pārcelta uz nedaudz vēlāku laiku.

Hidrogrāfu ikdienas darbs ir jūras karšu izgatavošana, kuģu ceļu un ostu dziļuma mērīšana, navigācijas līdzekļu (bāku, boju un citu kuģiem domātu zīmju) kontrole. JA hidrogrāfi pašlaik veic darbus, kas nepieciešami Liepājas ostas padziļināšanai, kā arī HELCOM mērījumus. HELCOM projekts ir kopīgs visām Baltijas jūras valstīm, tā mērķis – uzlabot kuģošanas drošību un vides aizsardzību.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere uzsvēra, ka JA hidrogrāfu iedibinātā tradīcija ir ļoti nozīmīga bērniem, kuri palikuši bez vecāku gādības, jo tā ir iespēja uzzināt daudz ko jaunu, redzēt un piedzīvot lietas, ko daudzi viņu vienaudži nav redzējuši un piedzīvojuši, līdz ar to aug audžubērnu pašapziņa, kas ir ļoti svarīgi, lai jaunieši, kam dzīve nodarījusi pāri, integrētos sabiedrībā. ■



Jūnijā jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem „Enkurs 2014” triju pirmo vietu ieguvējas komandas saņēma godam nopelnīto balvu – kruīza braucienu uz Stokholmu. Raidījums par šā gada uzvarētājas Alūksnes Valsts ģimnāzijas komandas kruīza braucienu skatāms tīmekļa vietnē *YouTube*, kur atrodami arī visi raidījumi par konkursa norisi.

Brauciena laikā alūksnieši dalījās arī pieredzē par to, kā izdevies izcīnīt uzvaru. „Es neticu vienkārši veiksmei, veiksmē ir atkarīga no attieksmes,” uzsvēra komandas kapteinis Rūdolfs Ziņģis. „Visam pamatā ir attieksme.” Skolotāja Inese Ločmele atzina, ka ļoti svarīga ir motivācija – šogad, lai nokomplektētu „Enkura” komandu, visiem pretendentiem vajadzējis rakstīt motivācijas vēstuli, un tieši atļase pēc motivācijas, nevis fiziskajām dotībām vai sekmēm mācībās devusi cerētos rezultātus.

„Enkura” uzvarētāji kuģo uz Stokholmu

Savukārt skolotāja Irina Gailīte neslēpj, ka sagatavoties konkursam palīdzējuši skolas absolventi, kuri paši savulaik piedalījušies „Enkurā”, bet tagad studē Latvijas Jūras akadēmijā. Uz Stokholmu dodas arī

2. vietas ieguvēji – Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda un 3. vietu izcīnījuši Ventspils 1. ģimnāzijas komanda. Pavisam konkursā „Enkurs” šogad piedalījās 24 komandas no visiem Latvijas reģioniem. ■





CESMA tiekas un apspriež svarīgus jūrlietu jautājumus

Barselonā Katalonijas Jūrniecības muzejā 16. un 17. maijā notika CESMA 19. asambleja, ko rīkoja Spānijas Kuģu kapteiņu asociācija ACCMM un kurā bija pārstāvētas 16 kapteiņu asociācijas. Pateicoties sponsoru piesaistei, pasākums bija labi organizēts un apmeklēts. Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju (LKKA) pārstāvēja kapteinis Jāzeps Spridzāns. Asamblejas ievadā runas teica Barselonas municipalitātes un ostas pārstāvji.

16. maijā notika CESMA padomes sēde, kurā piedalījās kapteiņu asociāciju prezidenti. No rīta CESMA padome bija uzlūgta uz pieņemšanu pilsētas domē, bet vēlāk darbs norisinājās vienā no WTC (*World Trade Center*) sanāksmju zālēm. Sēdi atklāja CESMA prezidents kapteinis Volfs von Pressentins, kurš atskatījās uz 2013. gadā padarīto. Konfederācijas ģenerālsekrētārs kapteinis F. J. van Vijnens atzina, ka konfederācijas vadība 2013. gadā strādājusi ražīgi un piedalījies dažādos jūrniecībai aktuālos ES pasākumos, tikusies gan ar Eiropas Padomes direktorātu vadītājiem, gan augstām Eiropas Komisijas amatpersonām, gan EMSA vadību, kā arī piedalījies dažādās ES darba grupās, sanāksmēs un semināros par aktuāliem jūrniecības tematiem – jūrnieku kriminalizācijas jautājumiem, pirātisma apkarošanu, kuģošanas drošību, kapteiņu aizsardzību, navigācijas tehnisko aprīkojumu u.c. Kapteinis van Vijnens arī ziņoja, ka ir ticies un konsultējies advokātus kriminālprāvā Panamā, kur ares-

tēts Bulgārijas kapteinis, un piedalījies „Costa Concordia” prāvā. Van Vijnens atzina, ka vēl aktīvāku un plašāku darbību liedz ierobežotie līdzekļi. CESMA dalībvalstu nauda ir tērēta ļoti ekonomiski, izvēloties lētākos lidojumus un ekonomiskas viesnīcas, par ko liecina arī finanšu pārskats.



Padomei tika ieteikts kaut nedaudz palielināt kapteiņu asociāciju iemaksas. Apspriedusi šo jautājumu, padome nolēma no 2015. gada asociācijām par katru biedru – aktīvo jūrnieku iemaksu palielināt par diviem eiro, tātad līdz 16 eiro, kas kopumā konfederācijas budžetam papildus dos dažus tūkstošus eiro. LKKA maksa palielināsies par apmēram 170 eiro.

Tika analizēta situācija dalībasociācijās, skatīts jautājums par jaunu asociāciju piesaisti. Noris aktīvas pārrunas ar Polijas un Dānijas asociācijām, kuras pagaidām vēl nav CESMA sastāvā. Tāpat tika lemts plašāk sadarboties ar IFSMA un *Nautical Institute* jautājumu risināšanai IMO līmenī. CESMA galvenais darbības virziens arī turpmāk būs jūrniecības jautājumu aizstāvība Eiropas Savienības institūcijās.

Asambleja beidzās ar oficiālām vakariņām Barselonas olimpiskajā centrā, ko organizēja un sponsorēja Spānijas Kuģu kapteiņu asociācija. ■

Sagatavoja kapteinis Jāzeps Spridzāns



IFSMA darbs bijis efektīvs

Viesnīcā „Rica” Norvēģijas pilsētā Sandefjordā 5. un 6. jūnijā notika Starptautiskās kuģu kapteiņu asociāciju federācijas (*International Federation of Shipmasters' Associations – IFSMA*) 40. gadskārtējā ģenerālā asambleja, kurā bija pārstāvētas 40 dažādu pasaules valstu kuģu kapteiņu asociācijas. Latviju pārstāvēja Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) prezidents Jāzeps Spridzāns.

Ziņojumu par IFSMA aktivitātēm starpasambleju periodā sniedza federācijas ģenerālsekretārs kapteinis Džons Dikijs. Labākie panākumi,

pēc viņa teiktā, ir bijuši, strādājot IMO komiteju un apakškomiteju sesijās, kur kapteiņu viedoklis ticis konsekventi aizstāvēts. IFSMA

gada laikā ir aktīvi sadarbojusies ar citām starptautiskajām nevalstiskajām organizācijām, vērsusies pret jūrnieku kriminalizāciju un aktīvi darbojusies visos jautājumos, kas saistīti ar jūras drošību. Pēdējā gada laikā liela uzmanība veltīta budžetam – gan ienākumu, gan izdevumu daļai. Ir izdevies optimizēt izdevumus, bet, tālāk tos samazinot, var ciest organizācijas darba efektivitāte. IFSMA ģenerālsekretārs arī norādīja, ka vairākas nacionālās asociācijas veic iemaksas tikai par minimāli noteikto biedru skaitu, un aicināja pārskatīt šādu politiku.

IFSMA darbu pārskata periodā asambleja novērtēja kā efektīvu.

Kristeram Lindvallam izsaka pateicību par ilggadēju IFSMA vadišanu.





Asamblejas laikā pārvēlēja prezidentu, viņa vietnieku, kā arī visus viceprezidentus, jo bija beidzies iepriekšējo pilnvaru laiks. Par organizācijas jauno prezidentu tika ievēlēts Norvēģijas kapteinis Hanss Sande, par viņa vietnieku – Vācijas kapteinis Villijs Vitigs. Plašāku informāciju var iegūt IFSMA mājas lapā. Organizācija pateicās ilggadējam prezidentam zviedru kapteinim Kristeram Lindvallam par ievērojamu ieguldījumu organizācijas attīstībā un tās aktivitātēs. Viņu ievēlēja par IFSMA goda biedru.

Asambleja apsprieda jautājumus, kas saistīti ar MLC ieviešanu, un problēmas, kas var rasties gan kapteiņiem, gan kuģu īpašniekiem no sasteigtās ieviešanas. Tika diskutēti jautājumi, kā uzlabot konkurētspēju piekrastes kuģošanā un jūrniecības speciālistu sagatavošanas kvalitāti. Diskusijas izvērtās par ieguvumiem un zaudējumiem no multinacionālo ekipāžu veidošanas politikas. Daudz kritikas saņēma avāriju izmeklēšanas prakse, kad netiek meklēti patiesie avāriju iemesli, izmeklēšanas rezultāti netiek pilnā mērā izmantoti normatīvās bāzes uzlabošanai, kā to nosaka UNCLOS konvencija, bet tikai vainīgo sodīšanai. Izmeklēšanas rezultāti netiek plaši apspriesti starptautiskajā jūrniecības sabiedrībā.

Nākamā IFSMA asambleja notiks Čīlē.

Jāzeps Spridzāns



Kolkas bāka – jubilāre

Izraksts no Krievijas kontradmirāja Baženova 1884. gada 1. jūlija ziņojuma Jūrlietu ministrijas Hidrogrāfijas dienestam: „Man ir tas gods paziņot, ka 1. jūlijā 57° 48' ziemeļu platuma un 22° 39' Griničas garuma grādos iedegta jaunās Domesnes bākas uguns. Bākas dzelzs tornis – apaļš, sarkans, ar zaļu kupolu, uzcelts mākslīgas, astoņstūra saliņas vidū četras verstis un 325 asis no Domesnes raga. Salas diametrs – 22 asis, augstums virs jūras līmeņa – 18 pēdas. Bākas uguns augstums ir 64 pēdas virs jūras līmeņa, uguns redzamības matemātiskais horizonts – 9,3 jūdzes. Pie bākas atrodas tvaika taure – sirēna miglas signāliem un zvans, ar kura palīdzību dod signālus retiem sitieniem.”

Kolkas bākas tapšanas ceļš nebija ne ātrs, ne viegls, taču tieši 1. jūlijs – bākas uguns iedegšanas diena – šogad tika atzīmēts kā bākas 130. dzimšanas diena.

Gadsimtu gaitā Kolkasraga apkārtnē bojā gājušos kuģus vēl neviens nav precīzi saskaitījis, taču skaits varētu sniegties ne vien simtos, bet pat tūkstošos. Lai kā censtos Kolkasraga bāka, ar to vien nepietika drošības garantēšanai, tādēļ 1858. gadā Kolkasraga sēkļa galā novietoja peldošo bāku – ugunskuģi. Tomēr arī tas problēmu neaizsīnāja, jo nebija izmantojams spēcīgu vētru laikā, kad patiesībā bija visvairāk nepieciešams. Un tā 1863. gadā tiek sākta mākslīgas salas būvniecības plānošana. Projektu apstiprina vien 1872. gadā. Mākslīgās salas pamatos liek guļbaļķu kastes jeb fašīnas, ko piepilda ar laukakmeņiem. Laukakmeņus piegādā gan no Sāremā salas, gan arī no Kolkas puses, vasarā tos ved ar laivām, ziemā – ar raga vām. Salu pabeidz būvēt 1874. gadā, bet 1875. gadā uz tās uzceļ 14 metrus augstu koka pagaidu torni.

▶▶▶ 18. lpp.





▶▶▶ 17. lpp.

Bāka uz salas sāk darboties, tiek izdzēstas krastā esošās bākas ugunis. Taču tas ir tikai pagaidu variants, un 1881. gadā tiek apstiprināts dzelzs torņa projekts, bet 1882. gadā – celtniecības darbu izmaksu tāme. Konkursa kārtībā tiek izraudzīts būvuzņēmējs – Pēterburgas metālapstrādes rūpnīca, un līdz 1884. gada jūlijam jaunais bākas tornis ir gatavs!

Ideju pa bākas dzimšanas dienu izloloja un realizēja biedrība „Domesnes” – šādā vārdā Kolkas bāka dēvēta līdz pat 1920. gadam. Biedrība „Domesnes” dibināta 2013. gadā ar mērķi apzināt un saglabāt no jūras izskaloto kultūrvēsturisko mantojumu, veicināt sabiedrības izglītošanu un iesaistīšanu pasaules un Latvijas kuģniecības vēstures izpētē.

„Var gadīties, ka, attīstoties tehnoloģijām, bākas savu sūtību zaudēs. Taču Kolkas bāka savu vēsturisko vērtību nezaudēs nekad. Kā sarežģīta būve uz mākslīgi veidotas salas tā ir viena no īpašākajām Baltijas jūras bākām. Mūsu izaicinājums ir šo vēsturisko mantojumu pētīt un sargāt,” jubilejas pasākumā uzsvēra biedrības „Domesnes” pārstāve Dženeta Marinska.

Viņas pieļāvumu par bāku nozīmes mazināšanos gan apstrīdēja Latvijas bāku īpašnieka Latvijas Jūras

Dženeta Maeinska un Jānis Krastiņš.



administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, norādot, ka pasaulē vecākā bāka, kura joprojām darbojas, celta pirms 2000 gadiem, tādēļ Kolkas bākai jau tāds pusaudža vecums vien esot – viss vēl tikai priekšā! J. Krastiņš ļoti atzinīgi novērtēja iniciatīvas grupas – biedrības „Domesnes” darbību.

Savukārt Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas pārstāvis Juris Urtāns atzina, ka bākas Latvijā tiek uztvertas kā simbols: bāka un cerība, bāka un pareizais ceļš, bāka un mīlestība, un tā varot vēl turpināt.

Kad jubilejas viesi bija jubilāri apciemojuši gan klātienē uz salas, gan no attāluma – no Kolkasraga, jubilejas svinības turpinājās Kolkas tautas namā. Tur viesus sagaidīja „Domesnes” rīcībā esošo no jūras izskaloto atradumu izstāde, kā arī ar mīlestību gatavoto Kolkas pamatskolas bērnu zīmējumu un bākas maketu izstāde.

Tautas namā notika seminārs „Kolkasraga mantojums un tā attīstības iespējas”, kurā tika runāts gan par pašu bāku, gan bākām kā industriālo mantojumu un tūrisma objektiem, gan arī par Kolkas apkārtnē esošajiem kuģu vrakiem, no kuriem vienam, tāpat kā Kolkas bākai, piešķirts valsts aizsargājamā kultūras pieminekļa statuss. ■

Sarma Kočāne

Kolkasraga miglas taure

Kolkasraga bāku vēsture aizsākās 13. gadsimtā, kad Kolkā kurināti signālugunskuri, lai jūrnieki varētu noteikt pagriezienu punktu starp Irbes šaurumu un Rīgas jūras līci.

Rags, no kura sēklis iestiepjas 6 kilometrus tālu, vienmēr bijis kuģniecībai bīstams, pie tā izveidojusies Baltijas jūrā lielākā kuģu kap-sēta. Pirmais bākas koka tornis, kura virsotnē kurināts ugunskurs, minēts 1532. gadā. 16. gadsim-ta vidū te bijušas divas bākas, kas veidoja vadugunu līniju pa sēkļa asi. Pagrieziens bija jāizdara brīdī, kad abu bāku ugunis atradās vien-a virs otras un šķietami saplūda. 1818. gadā ugunskurus aizstāja ar eļļas lampām – gaismā bija nepār-traukta jeb, kā saka jūrnieki, cie-ta. Kolkas bāku ekspluatāciju par vairāk nekā trim tūkstošiem sudra-ba rubļu gadā bija uzņēmies Dun-dagas muižas īpašnieks fon Osten-zakens. Krimas kara laikā britu jūr-nieki bākas izdemolējuši. 1858. ga-dā torņus remontēja un nostiprinā-ja krastu pie Ziemeļu bākas torņa. Divdesmit gadus vēlāk torni sagā-za jūra. Dienvidu tornī ierīkoja ku-ģu kustības un ledus novērošanas punktu. Saglabājušies tikai drupu fragmenti.

No 1858. gada kuģniecībai bīstamo Kolkas sēkli iezīmēja arī ar uguns-kuģi. Naktī tas raidīja baltu zibšņ-uguni. Kuģi vairākkārt apdraudēja peldošais ledus, tāpēc 1875. gadā to pārtrauca izmantot. Kolkas bā-



ka ir vienīgā Latvijā, kas būvēta uz mākslīgi veidotas salas. Tā atro-das jūrā – 5,14 kilometrus no ve-cās bākas drupām. Salu veidoja no laukakmeņiem, ko pieveda laivās vai ragavās no Kurzemes un Igau-nijas. Tās būvi uzsāka 1872. gadā, bet gaismu pagaidu bākas tronī ie-dedza trīs gadus vēlāk. Uz salas uz-būvēja dzīvojamo māju apkalpei un uzstādīja no Parīzes atvestu miglas tauri. Pabeigtā bāka sāka darboties 1884. gadā. Vēlāk miglas tauri aiz-stāja ar tvaika sirēnu, 1915. gadā nekustīgo lēcu – ar zibšņu gaismu, bet 1934. gadā par kvēlgaismas avotu kļuva starmetēju lēcas, no-vietotas uz rotējoša galda. Sešdes-mitajos gados bāku atkal moderni-zēja, bet 1979. gadā tā sāka dar-boties automātiski, bez apkalpes.

Kolkas sabiedriskā organizācija – biedrība «Domesnes» sadarbībā ar Dundagas novada Kolkas pagas-ta pārvaldi un Rīgas brīvostas pār-valdi.

„Kolkas bāka un Kolkas rags mums ir simbols, pēc tā mūs atpazīst Latvijā un ārvalstīs,” teica Kolkas pagasta pārvaldes vadītājs Aldis Pinkens. „Pasakot vien vārdu otro daļu, klausītājiem šie jēdzieni neiz-teiks neko, bet kopā ar Kolkas vār-du tiem ir pavisam cita jēga. Braukt pa jūru garām Kolkas ragam un ne-pamanīt bāku vai būt Kolkā un ne-aiziet līdz raggalam, lai ieraudzītu tātumā bāku vai vismaz nobildētos

►►► 20. lpp.



Valsts aizsargājams industriālais piemineklis

2013. gadā Kolkas bākas kom-plekss atzīts par industriālo piemi-nekli un iekļauts valsts aizsargāja-mo kultūras pieminekļu sarakstā.

Ievērojamajai vecmāmiņai bija vel-tītas jubilejas svinības visas pirmā jūlija dienas garumā. Tās sarīkoja

UZZIŅAI

Domesnes nav tikai svešāds, labskanīgs īpašvārds. Aptuveni 1040. gadā tas iekalts tekstā Zviedrijā, Sēlas salas rūnakmenī un starptautiski apzīmē tālāko Kurzemes zie-meļu punktu. No tā jūrā stiepjas aptuveni sešus kilometrus garš smilšu sēklis, kurš vietu maina valdošo vēju ietekmē. Tā ir ļoti bīsta-ma vieta kuģiem, laivām, cilvēkiem. Mūsu laikā mākslīgā sala, uz kuras uzbūvēts taga-dējais Latvijas valsts īpašums Kolkas bāka, ir vienīgā Latvijai piederošā sala jūrā.

Nostāsti par Kolku

Ķēve ar pulksteni kaklā

Kolkas raga galā kādreiz stāvējis pulkstenis, kas miglas laikā zvanījis un brīdinājis kuģiniekus, ka te ir rags. Barons nolēmis iedzīvoties un izdomājis viltību: krastā palaiduši ķēvi ar pulksteni kaklā. Ķēve klibodama gājusi pa krastu, bet pulkstenis zvanījis. Kuģinieki miglā nosprieduši, ka Kolkas rags tāpat atrodas tur, un uzbraukuši sēklim. Barona ļaudis kuģus aplaupīja, bet salaupīto lika noliktavās krastmalā.

*Teicējs – Rūdolfs Zembašs Mazirbē
1970. gada vasarā*

Laupītāji „kājgrieži”

Senos laikos ļaudis, kas dzīvojuši Kolkā, esot bijuši īsti laupītāji. Sēklis, kas atrodas iepretī Kolkai, iestiepjas tālu jūrā un ir pārklāts ar ūdeni. Tikai zinātāji varējuši noteikt tā atrašanās vietu, lai neuzbrauktu tam virsū. Lielā miglā viltīgi kolcinieki palaiduši pa sēkli baltu, klibu zirgu. Zīrgam piesēja divus lukturus: zīlu un baltu kā kuģim. Klibais zirgs gājis zvalstīdamies, lukturi šūpojās. Nomaldījušies jūras braucēji, ieraudzīdami pazīstamās ugunis, priecīgi braukuši pretī, tā nokļūdami uz sēkļa. Tad manīgie kolcinieki aplaupījuši tos. Reiz, lai iegūtu jūrnieka skaistos zābakus, tie nogriezuši nelaimīgajam pat kājas. No tā laika kolciniekus sauca par „kājgriežiem”, tāda iesauka dzirdama vēl šodien.

*Teicēja – Paulīne Zēberga Vaidē
1970. gada vasarā*

Teika

Vecos laikos velns gribējis jūru aizbērt ar smiltīm no Kolkas līdz Roņu salai, lai kuģi nevar braukt uz Rīgu. Dievs arī atļāvis, bet tikai ar tādu norunu, ka velns vakarā var sākt un nest līdz tam laikam, kad gailis pirmo reizi dziedās pēc pusnakts. Tā arī velns sācis nest. Pie Stiebru kalna velns ņēmis smiltis. Tur vēl tagad redzamas lielas un dziļas bedres katrpus ceļam. Velns divi nastas aiznesis un iebēris jūrā. Kad šis trešo nastu nesīs, tad Dumbru gailis dziedājis. Velnam bijis jāsviež nasta zemē. Tur vēl tagad redzami smilšu kalni, gan drīz līdz pašai Kolkai. ■



►►► 19. lpp.

pie senākās bākas mūra drupām – manuprāt, tādu cilvēku nav.

Biedrības „Domesnes” izveide un bākas 130. dzimšanas dienas svinības ir vietējo uzņēmīgo cilvēku radošas izdomas, darba un neatlaidības rezultāts. Dženeta Marinska un Mareks Ieviņš biedrībā ir enerģiskākie dzinējspēki. Lūk, viņi pamanīja šo gadskaitli un datumu, un kāpēc gan lai mēs neceltu ārā no vēstures aizmirstības un neatgādinātu par šiem 130 gadiem, nepievērstu uzmanību vienai no visas Latvijas bagātībām!”

Drosmīgi savu turpmāko darbu plāno „Domesnes” biedri, viens no viņu sapņiem ir starptautiska zemūdens mantojuma izpētes centra izveide Kolkā kaut kad nākotnē – ar savu muzeju un laboratorijām, jūras izpētes kuģiem un zemūdenēm.



Žilam Vernam savulaik arī neviens neticēja, bet, kā liecina dzīve, viņa visfantastiskākie sapņi ir kļuvuši par īstenību.

Kamēr uz sauszemes par bāku domā gan praktiķi, gan aizrautīgi romantiski, bāka turpina savu darbu – neļauj cilvēkiem apmaldīties un iekļūt briesmās. Tā tikai izskatās, ka tās garais stāvs ar mirkšķinošo aci ir gluži vientuļš tur, tālumā, starp Dižjūru un Mazjūru.

Tikai fakti

✓ 2011. gada 4. jūlija naktī no svētdienas uz pirmdienu Kolkas bākas kompleksā izcēlās ugunsgrēks. Tā kā uz Kolkas bākas salas ikdienā cilvēki neatrodas, informācija par ugunsgrēku ap četriem no rīta tika saņemta no kāda garām braucoša zvejnieka. Ugunsgrēku dzēst devās NBS Gaisa spēku helikopters un Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta kuģis „Astra”. Kad tika sākti dzēšanas darbi, viena no ēkām jau bija nodegusi, bet otru izdevās apdzēst. Ugunsgrēkā pati Kolkas bāka nebija cietusi un tās darbs netika traucēts. Nodega kāda no bijušajām kompleksa dzīvojamām vai saimniecības ēkām.

✓ Kolkas bāka ir Latvijas Jūras administrācijas īpašums, kas nodots Rīgas brīvostas apsaimniekošanā.

✓ Kopš 1993. gada Kolkas bākas saimnieks ir tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis.

✓ Lai arī cik dīvaini tas liktos, bet tieši pateicoties padomju varas 50 gadiem, kad te bija slēgtā zona, Kolkasraga vide ir saglabājusies neskarta. ■



TV raidījuma „Latvji, brauciet jūriņā!” – 10 gadu

Jūras svētku rītā – ar aizvadītā gada notikumu Latvijas jūrniecībā bagātīgu izklāstu. Par pārmaiņām tranzītbiznesā un ostās. Ostnieku atmiņas un pieredzes stāsti. Nopietnas diskusijas par gaidāmo Latvijas lielajās ostās, par interesantiem ceļojumiem un iespaidiem kaimiņvalstu ostās... No 12. jūlija TV raidījums „Latvji, brauciet jūriņā!” jau otro sezonu sestdienas rītos pulksten 8.30 skatāms kanālā LNT.

Bet nedaudz no vēstures. 2004. gada nogalē raidījums „Latvji, brauciet jūriņā!” iziet ēterā Latvijas Televīzijas 1. kanālā ar iknedēļas stāstiem par zvejniecību.

2008. gadā ēterā parādās cikla „Rīgas osta deviņos gadsimtos” pirmais raidījums, vēlāk nāk klāt tādi cikli kā „No Līvas ostas līdz Liepājas SEZ” un „Ventspils osta cauri gadsimtiem”, kas apliecināja, ka radošā komanda visu laiku ir meklējusi ko jaunu, lai TV skatītājiem būtu interesanti šos raidījumus skatīties.

No 2013. gada raidījumu var vērot kanālā LNT, par ko esam pateicīgi, jo mūsu skatītāju pulks ir krietni

pieaudzis un raidījums kļuvis vairāk atpazīstams.

2014. gadā TV raidījums „Latvji, brauciet jūriņā!” svin savu desmitgadi.

Mēs veidosim raidījumus tā, lai skatītājiem mūsu jubilejas gadā tie būtu īpaši.■

*Uz tikšanos ēterā!
Haralds Sulainis*



Vai jūra drīz būs bagātnieku izprieca?!

Pateicoties vēsturiskām likumsakarībām, 2004. gadā varēju pielikt arī savu plecu raidījuma „Latvji, brauciet jūrīnā!” pirmo izlaidumu veidošanā. Tobrīd kopā ar producentu Haraldu Sulaini jau strādājām pie divām dokumentālajām videofilmām – par komandkapteini Hugo Legzdiņu („„Ronis” – mana būdiņa un pils”) un tālbraucēju kapteini kuivižnieku Hariju Līdaku. Aiz muguras bija arī mūsu kopdarbs par Krišjāni Valdemāru – muzikāli dokumentālā videofilma „Valdemārs par Valdemāru” (1998).

Sākotnēji raidījums stāstīja par piekrastes zvejniekiem. Tā kā to atbalstīja Zivju fonds, bija nepieciešams plašāks skatījums uz visu zivsaimniecības nozari – arī tālējās zvejniekiem, zivju apstrādātājiem un akvakultūru. Tieši tādēļ, manuprāt, vispārdomātākie raidījumi radās par zvejniecību, kad tā veidotājus konsultēja Zivsaimnieku asociācija un Kurzemes Zvejnieku asociācija. Tas bija šai nozarei ļoti smags laiks – kuģu sagriešana, zvejas kvotu samazināšana. Izdzīvoja stiprākie. Nesen, viesojoties biedrības „Nacionālā zvejniecības ražotāju organizācija” 10 gadu jubilejā, secināju, ka no Skultes līdz Liepājai ir prasmīgi apgūti Eiropas Savienības Zivsaimniecības fonda nauda – uzceltas zvejas piestātnes, saldētavas, iegādātas iekārtas un autofurgoni. Vīri var lepoties ar panākumiem.

Turpmākie sadarbības gadi ir saistīti ar plašāku Liepājas, Rīgas un Ventspils ostu atspoguļošanu TV ekrānos. Kā neatkarīgie producenti savu raidījumu veidojām LTV1 kanālā. Tā bija mūžīga cīņa par labākiem raidlaikiem, jo mēs tikām uzskatīti par „nišas produktu”.

2013. gada augustā nonācām LNT kanālā, protams, kā komercprojekts. Tad arī



pirmo reizi kā raidījuma scenārija autors saskāros ar cenzūru. Producentam tika norādīts, ka svētdienas rītā nedrīkst rādīt vēsturiskus kadrus no kinožurnāla „Padomju Latvija” par 1989. gadā Ventspilī dzimušiem kropliem bērniem (jo svētdiena taču jāuzsāk tikai ar pozitīvām emocijām!). No raidījuma pašreklāmām

vajadzēja aizvērt vārdus „dzintara zokētājs” un „strandēt”, jo tos vienkāršais LNT skatītājs nesapratīšot. Neapšaubāmi, tik zems savu skatītāju novērtējums aizvainoja arī mani, un te nu tiešām jāteic vislabākie vārdi par LTV 1. kanāla pārraudzēm Baibu Šmiti un Sarmīti Plūmi, kuras nekad neatļāvās „mācīt” mūs kā raidījuma veidotājus. Ja jau TV nerisinās izziņāt pasauli, saukt atmiņā apvīdārdus un profesionālistus, bet visu nonivelēs līdz vienkāršrunas tekstiem, kam gan tāds masu saziņas līdzeklis būs vajadzīgs?!

Raidījumam „Latvji, brauciet jūrīnā!” ir izveidojies savs skatītāju un ekspertu loks. Zvejniecības speciālisti Visvaldis Feldmanis, Inārijs Voits, Igors Markuševskis un citi vienmēr nākuši talkā ar padomu un noderīgu informāciju. Paldies viņiem! Esmu īpaši gandarīts par seno draudzību ar burinieka „Libava” saimniekiem Vilni Brikmani un Anatoliju Molokanovu. (Mēs varējām izsekot šā kuģa būvei un gaitām daudz gadu garumā.) Jūrniecības muzeji Rīgā, Aināzās, Ventspilī un Liepājā un mūsu viedie gidi Ilze Bernsone, Iveta Erdmane, Ingrīda Štrumfa un Juris Kriķis – „dzīvās” enciklopēdijas! Tie ir cilvēki, kuriem, tāpat kā man, jūra ir dzīvesveids, nevis biznesa projekts. Šādu mohikāņu paliek arvien mazāk. Laiks sit ar eiro, un drīz Jūras akadēmijā varēs iestāties tikai bagātnieku bērni. Viņu veiksmes stāstus lai apraksta citi scenāristi.■

Gints Štmanis



Izlaidums Liepājas Jūrniecības koledžā

Aiz muguras eksāmenu satraukums, izlaiduma ziedu smarža un laba ceļavēja vēlējumi, lielajā dzīvē dodas 45 jaunie kuģu vadītāji un 23 kuģu mehāniķi – Liepājas Jūrniecības koledžas 2014. gada absolventi.■

Kuģu mehāniķi

Būmanis Valērijs
Djukovs Jurijs
Ivacko Vasilij
Martinovs Vladimirs
Mihailičevs Jevgeņijs
Ovčaruks Antons
Seliāzniu Siarhei

Abakumovs Pāvels
Basovs Sergejs
Bondarenko Arturs
Golovizņins Jevgeņijs
Gahovičs Romāns
Gederts Helmuts
Ivanovs Vladimirs
Jelmanovs Maksims
Kiake Kirils
Kligins Ivans

Petrovs Antons
Platovs Vladislavs
Radkovskis Artjoms
Romašovs Vitālijs
Soldatenko Ēriks
Zorins Andrejs

Kuģu vadītāji

Balbārdis Andis
Bobiks Aleksejs
Brizga Jēkabs
Boiko Ilja
Cimdīnš Atis
Eglītis Mārtiņš
Kabiņeckis Aleksandrs
Kasparovičs Vladimirs
Kozenkovs Arturs
Prodaņecs Aleksandrs
Rutkovskis Bruno

Smilga Mārtiņš
Tereščenko Toms

Aizels Aleksandrs
Andersons Toms
Gļinskis Aleksejs
Jemeljanovs Sergejs
Liepa Juris

Mihailovs Artūrs
Poimanovs Arturs
Visockis Dairis

Ananjevs Viktors
Andrejevs Sergejs
Araks Mārcis
Ašihmins Antons
Balgals Mihails
Barkausks Felikss
Guzejevs Sergejs

Haitovs Jevgeņijs
Kazaks Toms
Kosenko Leonīds
Krivickis Oļegs
Musatovs Romans
Staričenko Dmitrijs
Vasiļenko Vladimirs

Barkauskaite Ieva
Bazanova Anna
Beļajevs Vladimirs
Lisenko Aleksandrs
Morozjuks Romans
Mūrnieks Rihards
Pavlovs Vadims
Stankus Lienīte
Stonis Raivis
Šaškovs Sergejs



Egonam Līvam veltīta ekspozīcija

Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) Studiju centrā tapusi ekspozīcija, kas veltīta mūsu jūras tematikas lieliskajam atspoguļotājam latviešu literatūrā rakstniekam Egonam Līvam. Esam lepnī, ka LJA bibliotēka kopš 2014. gada nes Egonam Līva vārdu, un veltām šo ekspozīciju mūsu literāta deviņdesmitgades atzīmēšanai.

Ceram, ka jūs visi ar savu klātbūtni pagodināsiat ekspozīcijas atkāšanas pēcpusdienu 2014. gada 5. septembrī plkst. 15.00 LJA Studiju centrā Rīgā, Daugavgrīvā, Flotes ielā 5b (www.latja.lv).■

LJA vārdā Studiju centra vadītāja Inga Zariņa
Tālr. 67161112, mob. tālr. 29776281 (tele2)
inga.zarina@latja.lv, zarina.inga@gmail.com
www.latja.lv



„Jūrniecības olimpiskās spēles”

Šovasar jau trešo gadu pēc kārtas notika sporta svētki, ko rīkotāji un dalībnieki dēvē par *Jūrniecības olimpiskajām spēlēm*. Tas ir atraktīvs pasākums, kurā piedalās dažādu jūrniecības iestāžu un organizāciju darbinieki gan no Latvijas, gan kaimiņvalstīm. Galvenie organizatori ir šīs tradīcijas iniciatori un aizsācēji – Novikontas Jūras koledžas ļaudis.

Šādi sporta svētki ir lieliska iespēja gan fiziski izkustēties un atpūsties, gan arī citam citu labāk iepazīt. Šogad, tāpat kā *olimpisko spēļu* pirmajā gadā, tika veidotas jauktas komandas no dažādu uzņēmumu pārstāvjiem, tāpēc dalībniekiem bija jāspēj īsā laikā iepazīties un sastrādāties, lai pierādītu, ka tieši viņu komanda ir pati labākā.

Sacensību programmā galvenokārt bija dažādas stafetes ar nozarēm atbilstošiem nosaukumiem – „bukšēšana”, „mīnu traleri”, „kuģu stjuarti” u.c., visās stafetēs vajadzēja piedalīties ikvienam katras komandas sportistam. Nelielai atelpai bija arī radošie uzdevumi – sākot ar *puzles* salikšanu un beidzot ar fotostāstu veidošanu gan par klasiskām, gan pavisam modernām tēmām, un šajā konkursā pārliecinoši uzvarēja „seriāls” par Končitas Vurstas piedzīvojumiem Austrumeiropā.

Sacensību nobeigumā dalībnieki pauda prieku par labi pavadītu laiku un gatavību turpināt jauko tradīciju.■



Jūras krasta līnija ir divu dažādu stihiju – jūras un sauszemes – dabiska, mūžam dinamiska robeža, kur šīs tik atšķirīgās vides satiekas. Diemžēl cilvēkiem liekas, ka dabā viss vienmēr paliks tā, kā bija viņu bērnībā, un sāpīgi uztver jebkādu dabas, vides sadursmi ar antroposfēru. Jūras krastu erozija un viss ar to saistītais arī ir viena no šādām „problēmām”.



Jūrkalnes stāvkrasts kapitulē jūras priekšā.



Krasta erozija vai applūšana ir tikai daļa no procesiem, kas notiek komplicētajā un nepārtraukti evolucionējošajā vidē – krasta zonā. Būties ir saprast, ka krasts nav vien svītra kartē, bet dinamiska vide, kur dažādu ārēju faktoru iedarbībā nepārtraukti notiek pārmaiņas gan laikā, gan telpā.

Tā kā jūras krasti it visur pasaulē bijuši apdzīvoti tūkstošiem gadu, ūdenslīmeņa svārstības, vētru postījumus un citas pārmaiņas krastu zonā cilvēki ir ievērojuši jau sen un mēģinājuši šo parādību interpretēt atbilstoši tā laika izpratnei par pasaules uzbūvi. Iekļaujot dabas parādības kosmoloģisko teoriju rāmjos un klasificējot pēc izdzīvošanai nozīmīgiem kritērijiem, tās bija iespējams padarīt mazāk biedējošas un vieglāk pieņemamas. Varētu teikt, ka termins „cīņa ar krastu eroziju” ir relikti no tiem

Jūru nevar iegrožot

Ēkas Zvejniekiemā pēc 2001. gada vētras.



laikiem, kad vilki, vārnas un odi bija kaitīgi, bet upes plūda, cilvēkaprāt, nepareizajā virzienā.

Noturēt sauszemes „frontes līniju” par katru cenu

Ar terminu „krasta aizsardzība” vēl līdz 20. gadsimta vidum parasti saprata krastā esošu objektu pasargāšanu no tām nevēlamajām sekām, ko rada dabas procesu neapstāvēšana. Līdz ar to tipiskākā rīcība, saskaroties ar krasta atkāpšanos, bija masīvu aizsargbūvju ierīkošana un „frontes līnijas” noturēšana par katru cenu. Tagad ir skaidrs, ka daudzas no šīm „frontēm” nemaz nebija jātur. Tolaik izmantotie krasta aizsardzības „klasiskie” risinājumi gandrīz vienmēr izraisīja jaunas problēmas vai gluži vienkārši pārnēsa problēmu uz citu vietu un radītās šķietamās drošības dēļ palielināja apdraudēto objektu skaitu. Šo aizsargbūvju uzturēšana izmaksāja neparedzēti dārgi, daļēji tika zaudētas krasta zonas rekreatīvās funkcijas un tika degradēta ainava.

Ja nevari mainīt apstākļus, maini attieksmi

Paradigmu maiņa sabiedrībā notiek lēni, un uzskati par to, kas ir krasta aizsardzība, joprojām mēdz būtiski atšķirties. Ir pašsaprotami, ka krasta erozijas un applūšanas riska vietās dzīvojošie vēlas, lai viņu īpašums tiktu pasargāts. Šāda vēlme izskaidrojama ar tradīciju jau gadsimtiem reaģēt uz „nepiemērotā” vietā notikušu krasta eroziju, veidojot konstrukcijas, kas erozijas draudus novērš. Tomēr mūsdienās izpratne par krastos notiekošajiem procesiem ir ievērojami mainījies un krastu aizsardzības jēdziens ir kļuvis plašāks. Piemēram, ASV jau pirms 40 gadiem, pamatojoties uz to, ka zaudējumi visplašākajā izpratnē var pārsniegt ieguvumus, tika pieņemts lēmums cik vien

iespējams izvairīties no krastu nostiprināšanas. Neskatoties uz kopumā vērojamo progresu, lēmuma pieņemšana par to, vai kādā konkrētā vietā krasts jānostiprina vai jāļauj tam netaurēties, reducējās līdz vienam jautājumam – cik vērtā ir apdraudētā teritorija.

Preterozijas būves Latvijas piekrastē

Aptuveni 10 km platā joslā gar Baltijas jūras un Rīgas līča krastu dzīvo vairāk nekā miljons cilvēku. Šķietami tas ir ļoti daudz, tomēr jāņem vērā, ka tieši jūras tuvumā (100–200 m) Latvijā, pretstatā daudzām citām pasaules valstīm, mīt relatīvi maz iedzīvotāju. Tā, piemēram, tiek uzskatīts, ka vairāk nekā 52% cilvēku visā pasaulē dzīvo līdz vienam kilometram attālā teritorijā no jūras krasta.



Jūras un krasta saspēle Bernātos.

Pateicoties relatīvi *tukšajai* piekrastei, Latvijā ar masīvām jeb konstrukciju metodēm kopumā ir nostiprināti tikai apmēram 4 kilometri no 496 km garās krasta līnijas. Vēl nepilna kilometra kopgarumā krastos atrodamas bojātas aizsargbūves, kas gandrīz pilnībā zaudējušas funkcionalitāti. Latvijā nekad nav mērķtiecīgi izmantotas krasta aizsardzības bezkonstrukciju jeb elastīgās metodes, atskaitot epizodiskus gadījumus, kad no vairāku mazo ostu akvatorijas un kuģu ceļa izņemtais materiāls ticis pārvietots pludmalē tieši ostas tuvumā.

►►► 25. lpp.

Šādu situāciju ir radījusi Latvijas savdabīgā vēsture, proti, dažādu sociālo un politisko ierobežojumu dēļ tiešā krasta tuvumā nav blīvas apbūves un ir samērā maz civilo infrastruktūras objektu. Paradoksāli, bet padomju okupācija un piekrastes kā pierobežas teritorijas statuss ir paglābis mūs no daudzām Rietumeiropai raksturīgām piekrastes apsaimniekošanas problēmām. Tas ir viens no iemesliem, kādēļ Latvijā krasta sistēmā ir tik maz šo svešķermeņu – krasta aizsargbūvju. Šādu situāciju neapšaubāmi var uzskatīt par priekšrocību tālākā piekrastes attīstības plānošanā, jo daudzviet citur Eiropā un arī Baltijas jūras krastā (Polijā, Vācijā un Zviedrijā) krastu nostiprināšana daudz desmitu kilometru garumā tika veikta jau 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta pirmajā pusē atbilstoši tā laika izpratnei par šo komplekso procesu un cilvēka lomu tajā.

Pāvilosta.



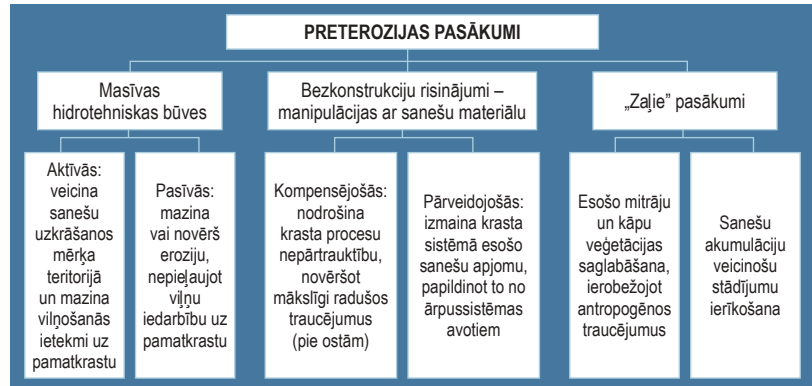
Krasta stiprinājumi pie Papes bākas.



Akmens krāvumi pie Užavas bākas.



2009. gadā valsts pētījumu programmas „Klimata maiņas ietekme uz Latvijas ūdeņu vidi” (KALME) ietvaros tika veikta vēl funkcionējošo un arī daļēji sagrauto krasta aizsargbūvju apsekošana un kartēšana, nostiprinājumu veida identificēšana, stāvokļa un efektivitātes novērtēšana. Par krasta aizsargbūvē tika uzskatīti tie būvobjekti, kuru ierīkošanas mērķis un funkcionalitāte nepārprotami bija saistīta ar viļņu izraisītās erozijas mazināšanu. Latvijas piekrastē esošie nostiprinātie krasta posmi ir



samērā īsi un atrodas izklaidus. Tajos izmantoti galvenokārt pasīvā tipa risinājumi. Visbiežāk krasta nostiprinājumi Latvijā ir veidoti no vietējiem dabas materiāliem. Tā, piemēram, daudzviet Rīgas līča zvejniekciemos ir sastopami gar krastu laukakmeņu krāvumi.

Funkcijas ziņā līdzīgi krāvumi, taču masīvāki un veidoti no dzelzsbetona prizmām vai tetrapodiem, izvietoti arī pie Užavas un Papes bākas.

Viens no vērienīgākajiem un, domājams, arī izmaksu un kvalitātes attiecības ziņā veiksmīgākajiem preterozijas objektiem 2006. gadā tika ierīkots pie Liepājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Izvēlētais risinājums – ar oļiem pildītu stieplu grozu (gabionu) uzskalošanās siena – līdz šim vēl saglabājis savu funkcionalitāti.

Īpašs objekts, kas krasta erozijas kontekstā noteikti jāpiemin, ir uz ziemeļiem no Liepājas ostas esošās 20. gadsimta sākumā izbūvētās masīvās fortifikācijas būves. Tās, lai arī daļēji sagrautas, turpina funkcionēt kā savdabīgs krasta stiprinājums, noturot krasta līniju un radot likumsakarīgas sekas – pludmales izzušanu un erozijas pastiprināšanos tālāk uz ziemeļiem.

Tā kā katra ar krasta preterozijas aizsargbūvē mēģinātā posma garums ir ļoti mazs un visas būves (atskaitot Papes būnas) pieder pie pasīvā tipa, to ietekme galvenokārt ir erozijas intensitātes palielināšanās īsos blakus iecirkņos, kompensējoties sanešu garkrasta plūsmā radītajam deficītam un koncentrējoties vētras straujumu enerģijai, un pastiprināta konstrukciju piekābē esošā materiāla erozija, pieaugot atstarotajai viļņu enerģijai. Noskaidrots, ka daļa krasta nostiprinājumu var nodrošināt tikai īslaicīgu apdraudēto objektu aizsardzību un to tehniskais izpildījums ir nepilnīgs.

Ar dabu jāsadarbojas, ar sekām jāreķinās

Izprotot un atbildīgi izmantojot dabā notiekošos procesus, vēlamu rezultātu iespējams panākt efektīvāk, nekā pret tiem cīnīties. Latvijā jau šobrīd tādu krasta iecirkņu kopgarums, kur

steidzami jāpieņem lēmums, vai censties apturēt krasta atkāpšanos vai atkāpties pašiem, ir aptuveni 7 km un, ņemot vērā ar klimata maiņu saistītos procesus, tuvāko 20 gadu laikā tie būs jau 10–15 km. Nepieciešams izvērtēt iespējamās piemērošanās pasākumus erozijas riska teritorijās ar apbūvi, infrastruktūru vai citiem nozīmīgiem objektiem, tāpēc jāapsver savlaicīga un „organizēta” atkāpšanās vai preterozijas pasākumu īstenošana.

Noteikti jāreķinās, ka preterozijas pasākumi, kas ietver masīvu aizsargbūvju celtniecību, ietekmēs jūras krasta procesus blakus esošajās teritorijās! Tas galvenokārt izpaudīsies kā erozijas pastiprināšanās, mazinās teritoriju rekreatīvo un ainavisko vērtību, kā arī, turpinoties paredzamajām ar klimata mainību saistītajām konsekvencēm, prasīs arvien pieaugošas uzturēšanas izmaksas.

Jāņem vērā, ka daudzveidīgie jūras krasta posmi ar ainaviski vērtīgiem stāvkrajiem un plašām smilšainām vai akmeņainām pludmalēm gan Baltijas jūras, gan Rīgas līča piekrastē ir tūrisma nozīmīgi objekti un, mākslīgi ierobežojot dabas procesus, šo objektu vērtība var samazināties vai pat izzust.

Jāņem vērā arī tas, ka vairāku īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un objektu atrašanās tiešā jūras krasta tuvumā ir cieši saistīta ar tur norisošajiem ģeoloģiskajiem procesiem, tāpēc to mākslīga ierobežošana vai pārveidošana var radīt grūti paredzamas negatīvas sekas.

Nepieciešams izvērtēt iespējas nodrošināt sanešu materiāla, kas izbagarēts, padziļinot kuģu ceļus un ostu akvatorijas, pārvietošanu uz tā sauktajām deficīta zonām. Ar deficīta zonām šeit domātas teritorijas, kurās krasta erozija ir aktivizējusies, galvenokārt „pateicoties” ostu ārējo hidrotehnisko būvju radītajiem traucējumiem dabiskā sanešu materiāla apmaiņā. Turpinoties līdzšinējai ostu apsaimniekošanas praksei, ir paredzama ar ostām saistīto krasta erozijas iecirkņu pagarināšanās un erozijas intensitātes pieaugums.■

Jānis Lapinskis

5,2 miljoni eiro diviem TEN-T projektiem Rīgā

Eiropas Komisija 8. jūlijā apstiprināja divus Latvijas iesniegtos projektus finansēšanai no Eiropas komunikāciju tīklu (TEN-T) budžeta. Viens no apstiprinātajiem projektiem ir Rīgas pilsētas un Rīgas ostas integrēšana TEN-T tīklā – Rīgas Ziemeļu transporta koridora 3. un 4. posma tehniskā projekta izstrāde.

Projekta kopējās izmaksas ir 3,6 miljoni eiro, tai skaitā TEN-T budžeta finansējums 1,8 miljoni eiro jeb 50% no izmaksām un Rīgas domes finansējums 1,8 miljonu eiro apmērā. Projektu plānots pabeigt līdz 2015. gada beigām.

Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekta mērķis ir atslogot no transporta Rīgas centru, iekļaut Eiropas nozīmes autoceļu tīklā Rīgas ostu un celt Latvijas piedāvātā Austrumu – Rietumu transporta koridora konkurētspēju, kopumā uzlabojot arī vides kvalitāti Rīgā. Projekta ietvaros paredzēts uzbūvēt paaugstinātas caurlaidības autoceļu, kas šķērsos Rīgu rietumu – austrumu virzienā, neskarot pilsētas vēsturisko centru. Autoceļa plānotais garums ir 30 kilometru.

Koridoru sadalīts četros posmos, no kuriem triju posmu lielākā daļa atrodas Rīgas pilsētas pašvaldības administratīvajā teritorijā (pirmā posma neliela daļa atrodas Garkalnes novada teritorijā), bet ceturtais posms atrodas ārpus Rīgas un daļēji šķērso Jūrmalas pilsētas un Babītes novada administratīvās teritorijas.

Projekta trešais posms būs Daugavas šķērsojuma turpinājums Pārdaugavā, kurš jāskata kontekstā ar pārējās transporta infrastruktūras



attīstību. Šis posms sniedzas līdz Jūrmalas pilsētas un Babītes pagasta kopējai robežai. Savukārt ceturtais posms savienos trešo posmu ar Rīgas apvedceļu un tādējādi nodrošinās iespēju no koridora nokļūt uz autoceļa A7/E67 un autoceļiem uz Liepāju (A9), Jūrmalu un Ventspili (A10/E22).

Tāpat apstiprināts projekts „Ūdeņraža infrastruktūras – uzpildes stacijas – veidošana transportam”. Tā ietvaros Rīgā plānots veikt pētījumu un izstrādāt rekomendācijas nacionālajam ūdeņraža infrastruktūras ieviešanas plānam. Projekta galvenais rezultāts būs vietējā tirgus analīze un biznesa plāns ūdeņraža uzpildes stacijas būvniecībai Rīgā. To plānots īstenot sadarbībā ar Beļģiju, Dāniju, Somiju, Franciju, Holandi un Poliju, kā arī Zviedriju, kura būs galvenais projekta partneris. No Latvijas puses projekta īstenošanā iesaistīta Rīgas dome.

EK atbalstītās projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 6,8 miljoni eiro, no kuriem TEN-T budžeta finansējums būs 3,4 miljoni eiro. Projekts jāpabeidz līdz 2015. gada beigām.

Eiropas Komisija nepieļaus konkurences kropļošanu

Eiropas Komisija ir sākusi izmeklēšanu par Nīderlandē īstenoto politiku ostu nodokļu noteikšanā, jo EK ir pamatotas aizdomas, ka Nīderlande pārkāpj Eiropas Savienības likumdošanu. Roterdamas, Amsterdamas, Zēlandes, Groningenas un Moerdijkas ostās noteikti nodokļu atvieglojumi Nīderlandes valsts sektora uzņēmumiem, noliekot nevienlīdzīgas konkurences apstākļos privātos uzņēmējus, kuriem šādas nodokļu atlaides netiek piemērotas.



EK priekšsēdētāja vietnieks un komisārs konkurences jautājumos Hoakins Almunja: „Visās ES ostās ir jābūt vienādiem konkurences apstākļiem. Mums jābūt pilnīgi pārliecinātiem, ka ES konkurence netiek kropļota. EK turpinās pildīt sargsuņa lomu, uzraugot, kā tiek ievēroti tiesību akti, tāpēc visām ES valstīm ir jābūt gatavām, ka arī tās var nonākt uz pārbaužu uguns līnijas. Komisijai ir jābūt pārliecinātai, ka valsts uzņēmumiem un ostu operatoriem netiek piešķirts labvēlīgāks nodokļu režīms salīdzinājumā ar privātajiem komersantiem.”

EK ir izteikusi brīdinājumu arī Francijai, Beļģijai un Vācijai, jo ir aizdomas, ka arī šajās valstīs tiek pārkāpta ES likumdošana.

UZZIŅAI

Šis bija pēdējais projektu konkurss TEN-T budžeta ietvaros. TEN-T budžeta finansējums tiek piešķirts Eiropas Savienības kopējās intereses projektiem, kas nodrošina nacionālo transporta tīklu savstarpējo savienošanu un dažādu transporta veidu savietošanu.

Roterdamas ostai ambiciozi plāni

Eiropas lielākā osta Roterdama no Ziemeļjūras atguvusi 2000 hektāru zemes, kas tās platību un kapacitāti palielina par 20%. Osta tiek attīstīta, lai varētu pieņemt jaunākās paaudzes kravas kuģus, kas sasniedz 400 metru garumu un var uzņemt līdz pat 18 tūkstošiem konteineru.



Roterdamas ostas informācijas departamenta vadītājs Hanss Volkers: „Ostas attīstības projekts piesaista tos investorus pasaulē, kuri vēlas izmantot Eiropas vienotā tirgus priekšrocības. Lielāka kapacitāte un jaunas infrastruktūras palīdzēs Roterdamai saglabāt Eiropas tirdzniecības vārtu statusu, un tas labvēlīgi ietekmēs uzņēmumus un patērētājus visā Eiropā.”

Ambiciozā paplašināšanās liecina par ievērojamu Roterdamas ostas attīstību pēdējos gados. Pateicoties Eiropas vienotajam tirgum, Roterdamā ik gadus ierodas aptuveni 32 tūkstoši kuģu pa okeānu un 87 tūkstoši kuģu pa iekšzemes ūdensceļiem, nodrošinot darbu vairāk nekā 90 tūkstošiem cilvēku. Ostas apgrozījums ir aptuveni 600 miljoni eiro gadā.

Statistika liecina, ka ilgtermiņā ES vienotais tirgus Eiropas ekonomikas izaugsmes rādītāju paaugstinās par 10 procentiem, bet Nīderlandē kāpums varētu sasniegt pat 17 procentus.

Kādas ir kravu dinamikas tendences?

Aplūkojot Roterdamas ostas rezultātus 2014. gada pirmajā pusē, zināmā mērā var prognozēt kravas pārvadājumu tendences pasaulē un Eiropā. Roterdamas ostā kopējais apgrozījums šā gada pirmajā pusē salīdzinājumā ar 2013. gada pirmo pusi pieaudzis par 0,6%. Jēlnaftas kravu apjoms pieauga par 3,3%, bet naftas produktu samazinājās par 13,5%. Ogļu kravām bija 9,5% kāpums, bet dzelzsrūdas apgrozījums nemainījās. Konteineru apstrāde, mērot tonnās, palielinājās par 2,7%, mērot TEU – par 1,9%.

Roterdamas ostas tirgus analītiķi pauž viedokli, ka Eiropas ekonomikas straujā atveseļošanās sagaidāma gada otrajā pusē, kas ļaus ostai gadu pabeigt ar aptuveni 1% pieaugumu.

Speciālisti uzsver, ka Eiropā joprojām ir zems pieprasījums pēc naftas pārstrādes produktiem, tai pašā laikā pieaug konkurence no naftas pārstrādātājiem ārpus Eiropas un

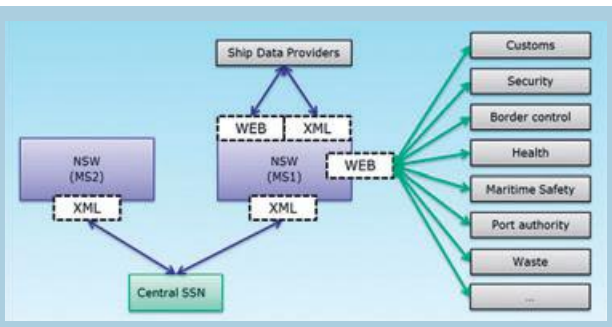
spēcīgu konkurenci rada lētās ASV slānekļa gāzes piegāde.

Lai gan dzelzsrūdas un metāllūžņu apjoms ir stabils, Eiropas tērauda nozare vēl nav pilnībā atguvusies no krīzes un darbojas ar 80% jaudu. Akmeņogļu piegāde pieaugusi par 9,5%, ko nodrošina iekšzemes rūpnieciskie ražotāji, bet pieprasījums pēc ogļēm joprojām ir ierobežots iepriekšējās ārkārtīgi siltās ziemas dēļ.

Konteineru apgrozījums Roterdamā palielinājies sakarā ar pārvadājumu pieaugumu gan no Āzijas, gan Ziemeļamerikas, gan arī no Dienvidamerikas. 2013. gadā vairāk kravu konteineros sūtīja uz Hamburgu, šogad Roterdama šīs kravas ir atguvusi un to pieaugums saglabā pozitīvu tendenci. Tas sakāms arī par konteinerkravām uz un no Baltijas jūras reģiona valstīm, kā arī no un uz Apvienoto Karalisti. Ostā ienākušo okeāna kuģu skaits pirmajā pusē samazinājās par 1,5% – līdz 14 417, un tas galvenokārt saistīts ar arvien lielāku konteinerkuģu ienākšanu pārvadājumu tirgū.■

ES būs vienota datu apstrāde kuģiem

2015. gada jūnijā spēkā stāsies ES direktīva par vienotu datu apstrādes bāzi visiem ES ostās ienākošajiem kuģiem, kas ievērojami atvieglos un paātrinās dokumentu apstrādi. ES aicina visus kuģu īpašniekus un operatorus jau laikus sagatavoties jaunajām prasībām. Gada laikā visām ES dalībvalstīm jāizveido un jāsavatavo IT sistēmas atbilstoši jaunajām prasībām.■



Padziļinās kuģošanas ceļu Rīgas jūras līcī

Valdība akceptējusi rekonstrukcijas darbus Rīgas jūras līcī, lai padziļinātu pieejas kanālu kuģu ienākšanai Rīgas ostā līdz Daugavas grīvai. Dota atļauja projekta īstenošanai nepieciešamo būvju – jaunas grunts izgāztuves un virsūdens pagaidu grunts atbērtnes izveidošanai Rīgas jūras līcī Rīgas brīvdostas teritorijā pie Rietumu mola.

Satiksmes ministrija uzskata, ka šāds valdības lēmums nodrošina Rīgas brīvdostas attīstības programmā izvirzīto mērķu sasniegšanu, reizē ievērojot arī visas vides aizsardzības prasības.

Projekta īstenošanas gaitā paredzēts Rīgas jūras līcī veikt kuģu pieejas kanāla rekonstrukciju posmā no pieņemšanas bojas līdz Daugavas grīvai, kā arī izmantot esošo grunts izgāztuvi izsmeltās grunts deponēšanai. Tāpat plānots izveidot jaunu grunts izgāztuvi izsmeltās grunts deponēšanai un grunts pagaidu atbērtnei ar ekspluatācijas laiku ne ilgāku par desmit gadiem Rīgas brīvdostas teritorijā pie Rietumu mola, kur īslaicīgi tiks uzglabāta grunts. Kopējā pieejas kanāla rekonstrukcija būs 13 kilometru kopgarumā. Projekts tiks īstenots pakārtām. Tā realizācijai plānots piesaistīt Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus, vienlaikus nodrošinot attiecīgu Rīgas brīvdostas pārvaldes līdzfinansējumu. Pēc Rīgas brīvdostas pārvaldes informācijas, plānotās kopējās projekta realizācijas izmaksas veido aptuveni 71,14 miljonus eiro.

Tranzīts un ostas – vista, kas dēj zelta olas

Pagājušais gads Latvijas ostām beidzās ar nelielu mīnusu, par ko ostnieki vaino Reformu partijas publisko plosīšanos un mētāšanos ar apvainojumiem ostu pārvaldības stilam. Tranzīta biznesam nepatīk skandāli, un kravu īpašnieki ārkārtīgi uzmanīgi pēta, kas notiek tranzīta koridoros, seko tranzītpārvadājumu izmaksām un meklē savam biznesam visizdevīgākos koridorus. Tranzītbizness ir viena no nedaudzajām Latvijas ekonomikas nozarēm, kas spējusi izturēt banku un politiskās krīzes un strādājusi ar pozitīvu pieauguma tendenci, tāpēc šajā nozarē iesaistītajiem nav saprotama valsts realizētā politika attiecībā pret ostām un tranzīta biznesu.



Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns neslēpj sašutumu par to, ka Reformu partijai tomēr izdevās šā gada budžeta paketē iekļaut kaut ko tādu, ko viņš sauc par kontribūcijām Latvijas lielajām ostām, jo par nodokli nevar saukt naudas iekasēšanu no kuģu maksām, kas ostām ir vienīgais ienākumu avots, lai pildītu likumā noteiktās ostu funkcijas, uzturētu un attīstītu ostu infrastruktūru.

K. Leiškalns: „Vecā koalīcija atstāja mantojumā budžetu, kurā paredzēti maksājumi no lielajām ostām. Jaunā valdība izlasīja, ko saņēmusi mantojumā no iepriekšējās, un atrada, ka tas ir solījums ieguldīt no ostām iekasēto naudu satiksmes infrastruktūrā. Tādā gadījumā naudu var ieguldīt arī ostu infrastruktūrā. Valdība ar galvu draudzējās un pieņēma šādus Satiksmes ministrijas uzrakstītus valdības noteikumus, kas izvadīs ostu maksājumus cauri Valsts kasei atpakaļ uz ostām publiskās infrastruktūras uzturēšanai. Ostām ir jānodrošina iespējas apkalpot aizvien lielākus kuģus, un ostas plāno tam nepieciešamos ieguldījumus, vadoties pēc pašu ieņēmumiem. Struktūrfondu atbalsts sākumā tika solīts ap 140 miljonu eiro apmērā, tagad solījumus ir palikuši 70–80 miljoni visa

Rīgas ostas Rietumu mols.



plānošanas perioda laikā. Labi, ka arī tādi papildu līdzekļi parādīsies krasta līnijā un molu nostiprināšanai. Tā ir infrastruktūra, kas svarīga ne tikai ostām.

Šobrīd par Liepāju runā saistībā ar visnotaļ pacilājošu piedāvājumu Liepājai kļūt atkal par to, kas tā bija, – par kara ostu, bet arī tirdzniecības ostas tiesības Liepājai tāpēc netiks atņemtas. Kara osta būtu liels atspazds Liepājas pilsētai, bet pagaidām tā ir tikai parunāšana.

Ventspils osta attīstās rūpnieciski labi – tas ir pilnīgi pamatoti, ka to sauc par labāko brīvo ekonomisko zonu. Ukrainas notikumu kontekstā atjaunojas aktualitāte sašķidrinātās gāzes importa terminālim Latvijā, kam labākā vieta būtu Ventspilī, jo tur taču atduras pašlaik neizmantotais naftas vads. Ventspilī domā ar galvu un attīstās par spīti ievērojamam kravu apjoma kritumam pēc naftas vada darbības apturēšanas. Daža laba cita osta tādā gadījumā būtu aizgājusi par burbuli, ja tā var teikt par ostu.

Kas attiecas uz Rīgas ostu, tad politiķi nereti uzduras Loginova kunga tēlam, bet tiklīdz sastop Loginovu kā starptautiskajā ostu apritē cienītu menedžeri, tā visas problēmas beidzas. Lēmumi par ostu gan ir ostas valdes ziņā, bet valdes locekļi saprot, ka ir vajadzīgs cilvēks, kurš spēj viņu lēmumus izpildīt. Un Rīgas osta realizē vienu projektu, bet citu noraida. Pagājušā gada beigās tika atklāts minerālmēslu pārkraušanai paredzētais „Rīga Fertilizer Terminal”, bet kārtējo reizi tika noraidīts „Rīga Oil Terminal” priekšlikums. Krievu salas attīstības risinājumi top milzīgās grūtībās, jo uzņēmēji ir ar mieru pārcelt uz Krievu salu ogļu kravas, bet negrib vispār pamest Rīgas centram tuvas pieastānes. Savukārt ES ir devusi projektam naudu ar nosacījumu, ka pilsēta tiek atbrīvota no kravām.”

Ja zaudēs ostas, zaudēs arī valsts

Rīgas brīvostas valdes loceklis Ivars Jakovels: „Ierosinātais lēmums atcelt šogad ieviesto papildu maksājumu valsts budžetā no lielo ostu pārvalžu ikgadējās iekasētās tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksas 10% apmērā vērtējams tikai kā loģisks un likumsakarīgs, jo papildu slogs ostu budžetiem mazinās to konkurētspēju globālā mērogā un Latvijas kravas pārņems kaimiņi. Jāatzīmē, ka lēmums par maksājumu atcelšanu vēl nav pieņemts, un, rēķinoties ar tiem, vēl jūnijā valdība lēma par šo līdzekļu novirzīšanu valsts autoceļu uzturēšanai.

Ostas saprātīgi iegulda līdzekļus savā attīstībā, un to naudas novirzīšana autoceļu uzturēšanai, kā sākotnēji bija plānots, nebūtu lietderīga. Jāpiebilst, ka papildu nauda autoceļu uzturēšanai šogad būs no tā dēvēto vinješu jeb speciālās maksas kravas transportam par autoceļu izmantošanu ieviešanas, un līdz ar to likumsakarīgs ir ierosinājums ostām ļaut pašām ieguldīt naudu attīstībā, piemēram, ostu padziļināšanā.

Jāatgādina šā maksājuma 10% apmērā rašanās priekšvēsture. Kādas partijas, kura vairs neveido frakciju Saeimā, pārstāvji savulaik uzstāja, ka valsts daudz labāk zinās, kā sakārtot finanšu plūsmas, lai nauda tiktu investēta ostu attīstībā. Taču jau toreiz plānotais maksājums saņēma ostu pārstāvju kritiku, jo pastāvēja iespēja, ka, mākslīgi birokratizējot finanšu plūsmu visos ostu saņemto naudu ieskaitot valsts budžetā un pēc tam atpakaļ ostām, tā pa ceļam tiks „apēsta” un ostu infrastruktūrai nekas pāri nepaliks, nemaz nerunājot par 10% lielo maksājumu, kas jau tāpat paliktu valsts budžetā.

To, ka papildu maksājumus ostām valsts budžetā nedrīkst piemērot, pierāda arī reģiona galvenās naftas produktu eksportētājvalsts Krievijas nostāja, cenšoties kravas novirzīt caur savām ostām. Papildu maksājumi valsts budžetā samazinās biznesa pievilcību mūsu ostās un līdz ar to tikai palielinās kravu novirzīšanas tendenci. Tā 2014. gada pirmajā pusgadā kopējais naftas produktu daudzums, kas tika nosūtīts caur Baltijas jūras austrumu krasta ostām, palielinājās par 6,9 milj. tonnu (+13,1%), kas vērtējams kā bū-



tisks pieaugums, tomēr to galvenokārt nodrošināja Krievijas ostas (+27,5%), un, lai gan Baltijas valstu ostas kopumā savas pozīcijas nav zaudējušas un kopējais naftas produktu apjoms saglabājies 2013. gada līmeni (+0,2%), ir redzama izteikta Krievijas tendence lobēt savas ostas. Pirmajā pusgadā pārkrauto naftas produktu apjoms palielinājās Rīgā un Tallinā (pieaugums attiecībā pret visās ostās pārkrauto apjomu +1,5%), bet samazinājās Klaipēdā (-32,6%) un Ventspilī (-2,0%). Savukārt Baltijas jūras Krievijas ostās (izņemot Kaļiņingradu) naftas produktu apgrozījums ir būtiski palielinājies, un Krievijas ostu īpatsvars jau pārsniedz pusi (53,3%) no reģiona naftas produktu apgrozījuma. Pārskata periodā lielākās ostas statusu reģionā šajā segmentā ir zaudējusi Tallina, atdodot pirmo pozīciju Ustļugai, kurā naftas produktu apgrozījums palielinājies par 85,2%.

Analizējot kopējās tendences, var secināt, ka Rīgas ostas mērķtiecīgais darbs, ieguldot attīstībā līdzekļus, ko no nākamā gada vajadzētu maksāt valsts budžetā, ir devis rezultātus. Pateicoties tam, ka osta tiek padziļināta, Rīgā var ienākt arvien lielāki kuģi, tāpēc, kuģu skaitam būtiski nepieaugot, kopējais kravu apjoms ir palielinājies. 2014. gada pirmajā pusgadā Rīgas ostu apmeklēja 1939 kuģi, tajā skaitā 1903 tirdzniecības kuģi. Kuģu skaits pārskata periodā saglabājās 2013. gada līmenī (+0,2%), vienlaikus kuģu kopējā bruto tonnāža palielinājās par 7,3%.

Tāpat jau otro gadu pēc kārtas būtiski palielinās Rīgu apmeklējušo kruīza kuģu vidējā kravnesība. Ostā ienāk mazāk kruīza kuģu, bet tie ir lielāki. Pēc padziļināšanas Rīgas ostā ir pieejama visa nepieciešamā infrastruktūra, lai lielos kruīza kuģus varētu apkalpot pilsētas centrā, kas ir būtisks priekšnosacījums šo kuģu piesaistei pašreizējā tirgus situācijā.

Kopējais kravu pieaugums šajā sarežģītajā ģeopolitiskajā situācijā rāda, ka Rīgas osta strādā labi, pieaug tās īpatsvars Latvijā un arī Baltijā. Taču maksājums valsts budžetā pat tikai 10% apmērā var būtiski ietekmēt attīstību, līdz ar to ierosinātais lēmums atcelt šo maksājumu vērtējams kā nozīmīgs solis pareizajā virzienā, lai valsts, šodien iegūstot 10% no ostu maksas, nākotnē kravu apgrozījuma krituma dēļ nepazaudētu daudz lielākus ienākumus nodokļu veidā. Nav šaubu, ka saimnieciskās attīstības jautājumi ir jārisina uz vietas – ostās, nevis politiķu kabinetos, ministrijās un valdības apspriežu zālēs.■

„Latvijas dzelzceļš” investē infrastruktūrā

VAS „Latvijas dzelzceļš” (LDz) prezidents Uģis Magonis informēja, ka „LDz” 2014. gadā infrastruktūrā investēs 220,15 miljonus eiro, 2015. gadā – 166,73 miljonus. No šogad plānotajām investīcijām liela daļa ir Eiropas Savienības līdzekļi, ir arī valsts līdzfinansējums un paša uzņēmuma finansējums.

U. Magonis: „Līdz šim daudz esam ieguldījuši Ventspils stacijas attīstībā, tagad plānojam 21,3 miljonus eiro ieguldīt Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācijā un sliežu ceļu rekonstrukcijā, un šo projektu paredzam īstenot līdz 2015. gada beigām.

Papildus jau sāktajiem ES atbalstītajiem projektiem – otrā sliežu ceļa būvniecībai posmā Skrīveri – Krustpils, Rīgas Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna modernizēšanai, stacijas Bolderāja 2 būvniecībai ar savienojošo ceļu uz Krievu salu – „LDz” šogad sācis vairākus projektus, saņemot ES Kohēzijas fonda papildu finansējumu. Šie projekti paredz modernizēt „LDz” maģistrālo datu pārraides tīklu, kas ļaus vilcieniem kustēties ātrāk un drošāk. Notiek Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija un sliežu ceļu rekonstrukcija, Rīgas Šķirotavas stacijā tiks ieviesta moderna kustības vadības sistēma, rekonstruēti sliežu ceļi un nomainītas pārmiņas, bet Jūrmalas un Jelgavas virzienos tiks modernizētas 16 stacijas un pieturas punkti.”

UZZIŅAI

Šā gada pirmajā pusgadā VAS „LDz” pārvadāja 30,8 miljonus tonnu kravas – par 4,7% vairāk nekā 2013. gada pirmajos sešos mēnešos. Pavisam pērn „LDz” pārvadāja 55,8 miljonus tonnu un nodokļos samaksāja 107,7 miljonus eiro.

Plānots līdz 2015. gada beigām pabeigt 13,9 miljonus eiro vērtu projektu, kas paredz signalizācijas, telekomunikāciju un elektroapgādes sistēmu modernizāciju iecirknī Bolderāja 1 – Zasulauks. Šis projekts saistīts ar Daugavas kreisā krasta attīstību un paredz integrēt Latvijas dzelzceļa sistēmu vienotajā ES transporta sistēmā, panākot savietojamību ar kaimiņvalstīm un pārējo ES. Projekta realizācijas gaitā tiks modernizēts un uzlabots Rīgas dzelzceļa mezgls, palielinot kopējo jaudu, kā arī uzlabota vilcienu kustība, drošība un visu sistēmu pieejamība.



Vēl viens Daugavas kreisā krasta attīstības projekts paredz stacijas Bolderāja 2 un savienojošo ceļu uz Krievu salas termināļiem būvniecību. Šā projekta kopējās izmaksas ir 45 miljoni eiro, to plānots pabeigt 2015. gadā. Īstenojot projektu, tiks nodrošināta piekļuves infrastruktūra jaunbūvētajiem termināļiem Krievu salā. Kopējais projekta mērķis ir novirzīt kravu plūsmu no Daugavas labā krasta uz kreiso krastu, proti, Krievu salu.

Pēc aptuveni gada, 2015. gada augusta beigās, plānots pabeigt 38,9 miljonus eiro vērtu Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna modernizācijas projektu, kas paredz automatizēt procesus un palielināt vagonu apstrādes apjomu līdz 3000 vagoniem diennaktī, kā arī modernizēt kustības vadības sistēmu. 2015. gadā plānots arī pabeigt Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizāciju. Šajā projektā tiek ieguldīti 42,7 miljoni eiro, un tas paredz integrēt Šķirotavas staciju vienotajā Eiropas dzelzceļa sistēmā, uzlabot dzelzceļa drošību, palielināt caurlaides spēju un optimizēt izmaksas.

Nākamā gada septembra beigās plānots pabeigt 20,8 miljonus eiro vērtu projektu, kas paredz modernizēt 16 pasažieru stacijas Jūrmalas un Jelgavas virzienos. Maģistrālā datu pārraides tīkla modernizācijā paredzēts ieguldīt 14,2 miljonus eiro, un šo projektu plānots īstenot līdz 2015. gada beigām.■



Nemēdz būt divu vienādu situāciju

Esot krastā, mēs nereti idealizējam jūrnieku darbu, viņu profesijas romantiku, pat iedomājamies to tītu tādā kā noslēpumainības plīvurā: visi jūrnieki ir augstas raudzes profesionāļi, kuri ne tikai ar lielu centību pilda savus tiešos pienākumus, bet arī neizsakāmi mīl savu darbu.

Diemžēl dzīve ir daudz skarbāka. Kad notiek kāds incidents vai, sliktākajā gadījumā, pat avārija, izmeklēšanas rezultāti rāda, ka apkalpe nav bijusi saliedēta, vecākais virsnieks nodemonstrējis pārāk vieglprātīgu attieksmi pret ārkārtas situāciju, tilta un inženieru komandas savā starpā nav komunicējušas. Katram bijusi kāda vērtīga informācija, bet viņi ar šo informāciju neapmainījās, tāpēc neredzēja kopējo situāciju uz kuģa. Šāda realitāte jūrā nav retums.

Bet locis kuģi neizvēlas, locis dara savu darbu gan labos, gan sliktos laika apstākļos. Uz viņa pleciem gulstas milzīga atbildība par kuģošanas un vides drošību, par kuģi un cilvēkiem. Lai kāds kuģis nāk uz ostu vai dodas prom no tās, locis stāv uz kapteiņa tiltiņa un dara savu darbu, viņš kļūst par daļu no šā kuģa. Loči atzīst, ka viņu darbā ļoti svarīga ir spēja komunicēt: uzkāpjot uz kuģa, jāprot rast kontaktu ar apkalpi, bet ne vienmēr tas ir viegli izdarāms, jo cilvēki mēdz būt tik

dažādi. Novērojumi rāda, ka uz lielajiem kuģiem ir vieglāk rast kopīgu valodu ar kapteini, bet mazo kuģu kapteiņiem patīk demonstrēt savu svarīgumu, un tas izpaužas gan attieksmē pret paša komandu, gan arī pret loci.

Diemžēl pat it kā sakārtotajā un stingriem likumiem pakļautajā Eiropā gadās neordināras situācijas, kad, piemēram, no loča tiek pieprasīts parakstīt dokumentu, ka viņš un viņa ģimene atsakās no jebkūrām pretenzijām un prasībām pret kuģi, kuģa īpašnieku, kapteini vai operatoru gadījumā, ja incidenta rezultātā radīsies miesas bojājumi, kaitējums mantai vai locis zaudēs dzīvību. Eiropas loču asociācija to uzskata par nonsenu un uzsver, ka ločiem šādi vai līdzīgi dokumenti nav jāparaksta.

„Šajā darbā ir psiholoģisks saspringdzinājums – jebkurā situācijā tavā galvā ir jābūt diviem trim risinājumiem neparedzētam gadījumam,” atzīst Ventspils ostas locis Andrejs



Tīrmanis. „Nemēdz būt divu vienādu kuģu. Ir nācies piedzīvot arī ekstrēmas situācijas. Locis mācās saglabāt mieru uz kapteiņa tiltiņa, adekvāti izvērtēt situāciju un pieņemt pareizus lēmumus. Sliktos laika apstākļos locis atsevišķos gadījumos kāpj uz ienākošā kuģa klāja tikai pie jūras vārtiem. Gadās, ka kapteinis neievēro ieteikumus, kurus locis pirms tam devis no atāluma, un, uzkāpis uz klāja, locis ir spiests operatīvi novērst radušos riskus. Par laimi, līdz avārijas situācijām lieta nav nonākusi.”

Riski

Riski katrā atsevišķā vietā atšķiras, un droša kuģošana ir atkarīga no daudzu saskaitāmo summas: kuģošanas kanāla izmēriem, kuģa izmēriem, stūrēšanas sistēmas, kuģa kravas, laika apstākļiem, apkalpes profesionalitātes un loča kompetences. Ļoti svarīgi, lai locis, pirms kāpt uz viena vai otra kuģa, varētu iegūt iespējami plašu informāciju par attiecīgo kuģi, kā arī iepazīties ar citu loču pieredzi, kas varētu noderēt, atrodoties uz kuģa tiltiņa konkrētajā situācijā.

Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks: „Neviens kuģa kapteinis nevar visas ostas zināt, viņš zina, kā

Arvīds Buks kopā ar Māri Vīlpi, Aivaru Boju, Eduardu Raitu un Stanislavu Šmulānu.



pa jūru atbraukt līdz jūras vārtiem, bet konkrētās ostas apstākļus ziņā tikai ostas locis. Tāpēc katrā ostā, kad ienāk kuģis, locis uzkāpj pie kapteiņa un dod savus padomus – norāda, kur ir straumes un citas lietas. Tas ir loča pienākums. Gan locim, gan kuģa kapteinim labi jāprot angļu valda, jo tā ir starptautiskā saziņas valoda. Loča darbā komunikācijas prasme vispār ir ļoti svarīga, lai varētu ātri rast kontaktu ar kapteini un iegūt tā uzticību kopīgajā un svarīgajā darbā, ievēdot kuģi ostā. Mums ir 16 loči, kas strādā četrās maiņās – pa četriem vienā maiņā. Viņiem nodrošināti labi apstākļi – guļvietas un atpūtas zona.”

Ne viens vien locis atzīst, ka nācies risināt situācijas, par kuru sarežģītību īsta apjausma nāk tikai pēc kāda laika, un tad nu tiešām plaukstas kļūst mitras. Glēvs cilvēks, kurš nav spējīgs ātri un aukstasinīgi novērtēt situāciju, pieņemt pareizo lēmumu, par loci gluži vienkārši nedrīkst strādāt. Savulaik bijušais Liepājas ostas kapteinis Eduards Raitis teica: „Nav ko plēst matas, jāsaplabā vēss prāts. Pat vilcienam, kas brauc pa sliedēm, gadās novirzīties no tām, tāpēc jau nav jāceļ brēķa, bet gan jānodrošina, lai tādas lietas neatkārtojas.”

Eiropas prasības un mūsu intereses

Eiropas prasības – tas ir nepārtraukts process. Nevienam vēl nav paguvjis aizmirst, ka pavisam nesen no Eiropas nāca ļoti nopietni signāli par plāniņu veidot privātās loču firmas. Pagaidām Eiropa ar šā plāna realizāciju ir piebremzējusi, bet tas nenozīmē, ka doma par loču pakalpojumu privatizāciju kādu dienu atkal nevar atgriezties.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs ir pārliecināts, ka patiesībā tas ir koks ar diviem galiem. „Vienmēr paliek atklāts jautājums, kā privātā firma garantēs drošību. Jau tagad ar uzņēmējiem notiek diskusijas, piemēram, par to, cik lielā vējā var vest kuģus, bet, ja loču pakalpojumus nodrošinās privātais, viņš pirmkārt būs ieinteresēts sniegt pakalpojumu un saņemt naudu un mazāk domās par drošības jautājumiem. Ja notiktu kāds

negadījums, atbildību, protams, prasītu no ostas atbildīgajiem dienestiem: kur tie skatījās un kā to pieļāva?! Ja godīgi, tad pēdējo desmit gadu laikā tā drošība jau lielā mērā ir piekāpusies biznesa priekšā. Pie mums viesojās kolēģi no Sanktpēterburgas ostas, un arī es biju turp aizbraucis, un man secinājums ir viens: Sanktpēterburgas ostas kolēģi viennozīmīgi uzskata, ka primārā ir ekonomika un tikai pēc tam nāk drošība. Skaidrojums tam nav tālu jāmeklē – Sanktpēterburgā strādā privātie loči. Uz jautājumu, kā šādā režīmā strādājat, saņēmām atbildi: vedam kuģi, kamēr esam droši, ka dziļumi to atļauj, kad situācija kļūst riskanta, izslēdzam dzinēju, kuģis nedaudz paceļas uz augšu, un, kad bīstamā vieta ir garām, atkal dodam virsū gaitu. Jautāju, vai tas neapdraud drošību, un saņēmām atbildi, ka bieži vien bīstamā robeža tiek pārkāpta un kuģis pa gultni iet kā pa bruģi.”

Paliek atklāts jautājums, kā privātie pakalpojumi saskan ar ISPS prasībām un kuģošanas drošības jautājumiem, jo neizbēgami radīsies domstarpības, un valsts funkcijas nevienā ostā nav atceltas. „Arī Sanktpēterburgā ostas kapteinis un kapteindienests pilda valsts noteiktās prasības, bet nereti iznāk, ka viņiem jāizliekas, ka neko neredz, un jāgaida, vai šoreiz viss beigsies labi, vai arī notiks kāds incidents. Gadās, ka arī mums kāds norāda, ka, lūk, tur un tur nav problēmu, bet pie jums ir drošības jautājumi. Reizēm nākas uzklaušīt pārmetumus, ka tu esi tāda kā bremze, kas neļauj attīstīties biznesam,” saka P. Gudkovs.

Bet kas notiek, kad bremzes tiek atlaistas, rāda austrumu kaimiņa pieredze. Krievijas loči nopietni saskaras ar konkurences problēmām, jo vienā loču rajonā darbojas dažādi loču pakalpojumu piedāvājumi:

UZZIŅAI

Eiropas Savienības Pamattiesību hartas III sadaļa nosaka, ka ir aizliegta cilvēku diskriminācija pēc dzimuma, seksuālās orientācijas, vecuma, rases, etniskās izcelsmes, nacionālās vai reliģiskās piederības. Ir svarīgi atbildēt uz jautājumu, vai pret personu tiktu īstenota labvēlīgāka attieksme, ja tai būtu, piemēram, cits vecums.

tā sauktais valsts eksperiments, kura darbības principus neviens nevar izskaidrot, un pašnodarbinātie loči, kuriem, kā saka, likumi nav rakstīti. Krievija dzīvo un strādā pēc saviem likumiem, it kā uz viņiem maz attiektos starptautiskās kuģošanas drošības normas.

Eiropas Loču asociācija pieņemusi lēmumu neatslābt un aktīvi sekot visam, kas notiek Briselē, jo tā ir pilna ar dažādu biznesa nozaru lobijiem, un katrs cenšas panākt labvēlīgu lēmumu pieņemšanu savam biznesam.



Ločiem nepieciešama laba fiziskā sagatavotība.

Vai vecums ir šķērslis?

Jā un nē – tā varētu pavisam īsi atbildēt uz šo jautājumu. 2011. gadā Norvēģijas jūrnieku savienība 430 jūrnieku vārdā Eiropas Savienības Sociālo tiesību komitejai iesniedza prasību pret Norvēģijas valdību par tās pieņemtajiem diskriminējošajiem likumiem, kas nosaka ierobežojumu jūrniekiem no 62 gadu vecuma strādāt, jo no darba bija atbrīvoti 62 gadu vecumu sasniegušais jūrnieks Arne Eikhaugens.

Eiropas Sociālo tiesību komiteja atbildēja, ka no darba nevar atbrīvot tikai vecuma dēļ, ir nepieciešami vērā ņemami iemesli, piemēram, pamatojoties uz uzņēmējdarbības vai dienesta operatīvajām prasībām. Šajā gadījumā tiesā uzvarēja Norvēģijas valdība, jo vecums nebija izšķirošais jūrnieka atbrīvošanā no darbs. Vai 62 gadi



Eduards Delvers.

▶▶▶ 33. lpp.

jūrniekam ir tas vecums, kad viņam ir laiks nokāpt krastā? Lūk, jautājums, kas ļoti nopietni skar starptautisko jūrniecību. Konvencijā par darbu jūrā noteicošajām ir jābūt jūrnieku veselības pārbaudēm, un tikai Veselības sertifikāts ir tas, kas atļauj vai aizliedz strādāt jūrā.

Bet kā ar ločiem?

Ja jautā pašiem ločiem, līdz kādam vecumam locis var strādāt, tad vecākie atbild – kamēr atļauj veselība. Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers uzskata, ka viss jāskata kompleksi, jo norakstīt cilvēku ir viegli, bet kur ir garantija, ka viņa vietā nāks labāks speciālists? „Ir lietas, kas jāsaprot un jāapzinās pašam cilvēkam: ko viņš spēj, ko vairs nespēj. Un gadi ne vienmēr ir izšķirošais, jo dažs jau trīsdesmit gadu vecumā neko nespēj paveikt. Daudz ir atkarīgs no fiziskās sagatavotības un arī, godīgi sakot, no miesas uzbūves,” atzīst Rīgas ostas kapteinis.

Ar gadiem speciālistam nāk klāt pieredze un prasme, bet diemžēl fiziskā kondīcija mazinās. Protams, visi nav vienādi. Ļoti iespējams, ka no simta viens vai divi arī simt gadu vecumā ir lieliskā fiziskā formā, bet ir arī tādi, kuri jau sešdesmit divu gadu vecumā vairs nespēj pilnvērtīgi pildīt savus pienākumus.

„Problēma, par kuru vēlos runāt, neskar tikai Liepājas ostu vien, un tas ir personāla vecums. Jāatzīst, ka ir pienācis laiks paaudžu maiņai. Daudziem pensijas vecuma ločiem,



Pēteris Gudkovs.

ļoti iespējams, ir gan spēks, gan veselība ļauj strādāt šajā amatā, tomēr godīgi jāatzīst, ka jau cienījamā vecumā cilvēka iespējas vairs nav tādas kā spēka gadus. Viņu lielais trumpis, protams, ir pieredze, ko atņemt nevar. Tomēr esmu pārliecināts, ka vajadzētu būt definētam tam vecumam un tai robežai, līdz kurai cilvēks var ieņemt to vai citu amatu. Vēl jo vairāk, ja tas saistīts ar drošības jautājumiem, jo pienāk robeža, kad tas apdraud gan paša cilvēka veselību, gan drošību kopumā,” saka Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs.

„Teiksim, Zviedrijā ir noteikts, ka attiecīgo amatu var ieņemt ne ilgāk kā piecus gadus pēc pensijas vecuma sasniegšanas, bet, ja darba devējs darbīgumu ar cilvēku vēlas pagarināt vēl uz kādu laiku, tad viņam ir jāpamato, kāpēc šis cilvēks ir tik neaizstājams. Ja locim ir septiņdesmit pieci un vēl vairāk gadu, ir ne tikai sarežģīti, bet arī bīstami pildīt tiešos darba pienākumus: lai



Rīgas ostas ločus ziema nebauda.

kāptu pa virves kāpnēm salīdzinoši lielā vējā, ir nepieciešams fiziskais spēks. Fiziska piepūle vajadzīga arī tam, lai gandrīz skriešus nokļūtu līdz kuģa tiltiņam. Atklāts paliek jautājums, kāds ir gados cienījams locis, kad viņš ir nokļuvis līdz mērķim, un cik lielā mērā viņš ir spējīgs strādāt. Varbūt, lai atgūtu elpu, viņam ir nepieciešamas divas minūtes, varbūt divas stundas, bet process – kuģa ienākšana ostā – neapstājas ne uz mirkli.”

Visu vajadzētu regulēt likumdošanai

P. Gudkovs atzīst, ka risināt ar cilvēkiem saistītus jautājumus ir ļoti smagi tīri cilvēciskā ziņā. Ja cilvēks apgalvo, ka veselības stāvoklis viņam ļauj strādāt, pietrūkst argumentu, kāpēc lai šo cilvēku atbrīvotu no darba, tāpēc visus jautājumus vajadzētu sakārtot ar darba likumdošanas palīdzību. Iespējams, to nevar uzreiz izdarīt attiecībā uz visiem ostas speciālistiem, bet varētu sākt ar atsevišķām amatu grupām, piemēram, ločiem, uzraugiem, tautvājiem, matrožiem, stūrmaņiem, kapteiņiem. Otrs variants varētu būt vecuma cenza noteikšana darbam attiecīgajā amatā pēc pensijas vecuma iestāšanās. Latvijā kopumā ļoti daudz tiek nodarbināti pensijas vecuma cilvēki, bet tajā pašā laikā jauna speciālistiem nav darba. Tā tomēr nav normāla situācija, ja cilvēkam kļūst apgrūtināti veikt savus darba pienākumus, bet sadzīves apstākļi liek strādāt.

Vai aiz durvīm stāv jauno speciālistu rinda?

„Klaipēdas loču dienesta vadītājs atzīst, ka viņi esot bijuši spiesti pazemināt prasības loča amata kandidātiem, jo nav speciālistu, kuri vēlētos darīt šo darbu, lai gan algas ločiem tika paaugstinātas. Nav noslēpums, ka citu Eiropas valstu ostās algas ločiem ir krietni lielākas nekā Baltijas valstīs. Visās trijās lielajās Latvijas ostās loču atalgojums ir diezgan līdzīgs, starpība vairs nav tik liela kā deviņdesmito gadu sākumā, kad, piemēram, Liepājas ostā locis sapēma divas reizes mazāk nekā Rīgas ostā,” saka P. Gudkovs.

„Mēs loča amata pretendents izvirzām prasību, lai viņš būtu strādājis vismaz par kapteiņa vecāko palīgu, jo locim, uzkāpjot uz kuģa, ir jāpārvar psiholoģiskā barjera. Viņš it kā komandē kuģi un reizē arī kuģa kapteinis, un, ja locis redz, ka tiek pielauta kļūda, viņš var kapteinim aizrādīt, iebilst vai dot padomu. Ja cilvēks ir strādājis tikai jaunākā stūrmaņa amatā, tad ir psiholoģiski grūti pārvarēt to robežu, ka tu it kā pārkāp subordināciju un nostāties virs kapteiņa. Vai jaunākais stūrmanis ir gatavs loča amatam un darbam? Ja ir pieredze darbā ar kuģa komandu, ja ir bijusi pieredze uzņemties atbildību un izstrādāta komandējoša balss, tad ir pavisam cita attieksme un iemaņas arī loča darbā.

Jaunības uzdrīkstēšanās un pieredzes mācīta piesardzība. Atnāk jaunais, kuram ir nepamatota pārdrošība, kas var dārgi atspēlēties, bet, runājot par pieredzējušajiem ločiem, tu jau zini, ko var sagaidīt. Man, piemēram, ar gadiem ir uzkrājusies diezgan pamatīga pieredzes bagāža, kas liek ļoti uzmanīgi un piesardzīgi izvērtēt situācijas. Kur jaunais bez problēmām iet un dara, tur pieredzējušais apdomājas un bremzē. Rezultātā darbu paveic kā viens, tā otrs, bet paliek jautājums – kādi ir tie riski, kas saistīti ar viņu pieņemtajiem lēmumiem?

Vēl jāņem vērā arī tas, ka pēdējo gadu laikā kuģubūvē ir notikušas ievērojamas pārmaiņas un tagad ostās ienāk pavisam citas klases velkoņi un loču kuģi. Viss mainās, tāpēc te priekšrocības ir jaunajiem, kuri labāk pārzina moderno kuģu iespējas. Vecajiem šajā ziņā sēž iekšā senā pieredze, kad vēl strādāja velkoņi ar vienu dzenskrūvi, un ar to ir saistīta arī viņu attieksme dažādu situāciju izvērtēšanā,” tā P. Gudkovs.

Jauno laiku jaunās prasības

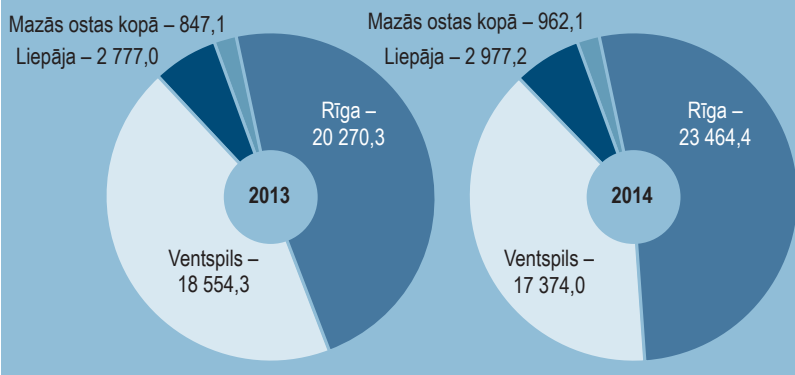
Pēdējo piecu līdz desmit gadu laikā ievērojami palielinājis atalgojums uz tirdzniecības flotes kuģiem, kur, piemēram, jaunākais stūrmanis pelna apmēram tikpat, cik mūsu vecākie loči, tāpēc nav nemaz tik viegli motivēt jaunos nākt strādāt ostas dienestos, ja nu vienīgi tad,

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums

Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās. 2011.-2014. janvāris-jūlijs (tūkst. t)

	Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2014./ 2013., %
Rīga	Beramkravas	11 333,6	12 865,6	11 885,3	13 116,8	10,4
	Lejamkravas	4 949,2	5 117,1	4 506,5	6 194,6	37,5
	Ģenerālkravas	3 735,7	3 976,0	3 878,5	4 153,0	7,1
	Kravas kopā	20 018,5	21 958,7	20 270,3	23 464,4	15,8
Ventspils	Beramkravas	6 257,1	7 323,6	6 588,8	5 686,3	-13,7
	Lejamkravas	8 867,5	10 665,5	10 608,6	10 330,0	-2,6
	Ģenerālkravas	1 488,3	1 414,7	1 357,1	1 357,7	0,0
	Kravas kopā	16 612,9	19 403,8	18 554,5	17 374,0	-6,4
Liepāja	Beramkravas	1 132,4	2 083,4	1 434,4	1 960,4	36,7
	Lejamkravas	384,8	246,1	254,7	246,9	-3,1
	Ģenerālkravas	1 229,5	1 727,4	1 087,9	769,9	-29,2
	Kravas kopā	2 746,7	4 057,0	2 777,0	2 977,2	7,2

Kravu apgrozījums Latvijas ostās. 2013.-2014. janvāris-jūlijs (tūkst. t)



kad tiek nodibināta ģimene, parādās interese meklēt darbu ostā. Nevar teikt, ka ar kadru jautājumu būtu īpaši spoža situācija. Jebkurā gadījumā jautājums ir ļoti nopietns un prasa risinājumu.

Rīgas ostas kapteiņa vietnieks Artūrs Brokovskis: „Ja skatāmies uz loču darbību no tehniskā nodrošinājuma viedokļa, tad jāteic, ka ostu atbildīgajiem dienestiem un ostu vadībai nopietni jāseko visām jaunākajām tehnoloģijām, jo kuģi kļūst arvien lielāki un modernāki. Kuģu ceļi tiek paplašināti un padziļināti, tāpēc locim jābūt arvien ziņošākam un kvalificētākam. Bet, lai šādus speciālistus nokomplektētu, ir nepieciešami pieredzes bagāti jūrnieki, kuri ir strādājuši par kapteiņiem kaut vai uz vidējās tonnāžas kuģiem, ir strādājuši kuģošanai sarežģītās ostās un ir spējīgi izprast loču darba pašu būtību. Diemžēl

ar šādu speciālistu piesaisti mums diez cik labi neveicas, jo nekur nav definēti kritēriji, pēc kuriem tiek vērtēts locis un viņa piemērotība šim darbam. Kad rakstīja spēkā esošos noteikumus, tas bija laiks, kad loču kvalifikācijai atbilda arī vecākais stūrmanis, bet tagad viss ir mainījies. Piemēram, par Rīgas ostas ikdienu ir kļuvusi simt tūkstošu tonnu kuģu ienākšana, tāpēc ir nepieciešami pavisam citas kvalifikācijas ostas speciālisti un vispirmām kārtām loči, kuri pārzina jaunākās tehnoloģijas, izprot situāciju un spēj ātri reaģēt uz notiekošo. Jauno tehnoloģiju uzdevums nav aizstāt cilvēku uz kuģa, bet gan palīdzēt viņam strādāt.”

Turpinājumu par Latvijas loču un ostu kapteindienestu darbu varēsiet lasīt arī žurnāla nākamajā numurā. ■

Sagatavoja Anita Freiberga



Rīgas brīvosta kāpina kravu apjomu

Šā gada pirmajā pusgadā Rīgas ostā kravu apgrozījums sasniedzis 20,17 miljonus tonnu, kas ir augstākais apgrozījuma rādītājs vēsturē un par 15,9% pārsniedz iepriekšējā gada attiecīgā perioda rādītāju. Arī salīdzinājumā ar citām Baltijas valstu ostām Rīgas ostas attīstības tendences ir vairāk nekā pārlicinošas – Klaipēdā šogad kravu apgrozījuma pieaugums ir tikai 2,8%, Tallinā 2,1%. Rīgas osta ir izvirzījusi jaunus kvalitātes un kvantitātes standartus, kas pozitīvi ietekmē reģiona kopējo konkurētspēju.

Ievērojami pieaugusi ogļu pārkraušana, tāpēc arvien stingrākas prasības izvirza tiem termināļiem, kas pārkrauj šo kravu veidu.

Andris Ameriks: „Palielinoties ogļu kravu apjomam un ņemot vērā, ka tās tiek apstrādātas termināļos, kas atrodas tuvu dzīvojamajai zonai, mēs jūtam milzīgu atbildību par ogļu putekļu ietekmi uz iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Ir sperts pirmais solis, lai Rīgas brīvostas pārvalde spētu ietekmēt procesus ne tikai teorētiski, bet arī praktiski: ir nopirkta un ostas policijas rīcībā nodotas iekārtas, ar kuru palīdzību varam precīzi noteikt ne tikai nepatīkamo smaku koncentrāciju gaisā un avotu, bet arī ogļu putekļu īpatsvaru. Nākamais solis ir izdarīt grozījumus likumdošanā.”

Analizējot situāciju kravu pārvadājumu tirgū, Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs A. Ameriks atzīst, ka

izmaiņas kravu transportēšanā, vis ticamāk, ir saistītas ar notikumiem Ukrainā. Kravu īpašnieki izvēlas drošākus ceļus, tāpēc zināms kravu apjoms, ko pirms karadarbības Ukrainā sūtīja caur Melnās jūras ostām, tagad tiek novirzīts uz Baltijas ostām, galvenokārt uz Rīgu. „To mēs redzam kaut vai pēc Baltkrievijas kravu pieauguma Rīgas ostā. Baltkrievija ir viena no lielākajām mūsu sadarbības partnerēm, un tagad tranzīta ceļš pa Baltijas jūru tai šķiet pievilcīgāks, drošāks un ērtāks,” secina A. Ameriks.

Andris Ameriks: „Mēs esam gandarīti, ka apgrozījuma pieaugums ir vērojams visos kravu segmentos. Arī jaunā minerālmēslu pārkraušanas termināļa „Rīga Fertilizer Terminal” darbības uzsākšana ir devusi iespēju palielināt minerālmēslu pārkraušanu par vairākiem simtiem tūkstošu tonnu. Kaut nedomājam, tomēr ik gadus pieaug arī konteineru

pārvadājumi. Šā gada pirmajā pusē būtiski palielinājās naftas produktu pārkraušana, kas saistīts ar jau pieminēto Baltkrieviju, kura no Melnās jūras ostām uz Rīgu novirzījusi mazāku kravu.

Jau vairākus gadus kravu apjoms Rīgas ostā pieaug, tāpēc arvien aktuālāka kļūst infrastruktūras nodrošināšana, kas vistiešākajā veidā ir Rīgas brīvostas pārvaldes uzdevums. Ja infrastruktūras kapacitāte nebūs pietiekama, ostas uzņēmēji nevarēs sekmīgi attīstīt biznesa plānus un palielināt kā savu, tā arī ostas kopējo kravu apgrozījumu.

Rīgas brīvostas pārvalde ir izstrādājusi ostas attīstības plānu un saskaņā ar to veic ieguldījumus esošās infrastruktūras uzlabošanā un jaunas izbūvē. Liels akcents pašlaik tiek likts uz Kundziņsalas tālāko attīstību, un tā lielā mērā ir saistīta ar infrastruktūras izveidi,

kas nepieciešama mālzemes pārkrašanas termināļa sekmīgai darbībai. Mālzeme Rīgas ostā tiek ievesta no Āfrikas, te to pārkrauj tālākai nosūtīšanai uz Krieviju, kur mālzemi izmanto alumīnija ražošanā. Pats uzņēmējs ir ieguldījis prāvus līdzekļus mūsdienīga beramkravu termināļa celtniecībā, kura plānotā jauda ir aptuveni miljons tonnu gadā, un mūsu uzdevums ir nodrošināt nepieciešamos sauszemes pievadceļus, kā arī atbilstošu kuģu ceļa un piestātņu dziļumu. Tāpat mūsu uzdevums ir nodrošināt ātru un ērtu visu Baltijas jūrā kuģojošo kuģu apkalpošanu, gādājot par attiecīgu dziļumu. Kuģu ceļu un piestātņu padziļināšana ir dārga, un padziļināšanas darbus, kas nepieciešami Rīgas ostai, var paveikt tikai dažas Eiropas kompānijas. Ja kuģošanas kanāls jāpadziļina par metru, tad tas ir viens stāsts, bet, ja kuģošanas kanāla dziļums ir deviņi metri un tas jāpadziļina līdz

UZZIŅAI

Februārī Rīgas pilsētas būvvalde pieņēma ekspluatācijā beramkravu termināli „Rīga Bulk Terminal”, kas atrodas Rīgas brīvdostas teritorijā Kundziņsalā. Šajā beramkravu terminālī iespējams pārkraut sešas ļoti atšķirīgas beramkravas, tostarp graudus, jēlcukuru un mālzemi. „Rīga Bulk Terminal” ir unikāls dažādu inženierisrīnājumu dēļ, kuri pirmo reizi īstenoti būvniecības praksē Latvijā, jo terminālis tapis apbūves laukumā, kur ir ļoti sarežģīti grunts hidrogeoloģiskie apstākļi.



Andris Ameriks un Leonīds Loginovs.

14-15 metriem, tad prasības un darba specifika ir pavisam cita. Ir noslēdzies starptautisks konkurss par padziļināšanas darbu veikšanu, un šim projektam brīvdostas pārvalde ir novirzījusi 5,5 miljonus eiro, jo tieši kuģu ceļu un piestātņu dziļums uzlabo mūsu konkurētspēju attiecībā pret citām Baltijas valstu ostām.

Otrs lielais ostas projekts ir Krievu salas terminālis, kur būvdarbi noris kā plānots un līdz nākamā gada rudenim būs pabeigti. Darbu procesam uzmanīgi seko ne tikai brīvdostas pārvalde, bet arī Ministru kabinets, kas uzklausi Saiksmes ministrijas ziņojumu par projekta realizācijas gaitu. Krievu sala, protams, ir ļoti nozīmīgs projekts, kurā iesaistītas gan Eiropas institūcijas, gan valsts, gan pašvaldība, gan ostas administrācija un nomnieki. Notiek debates par to, ka potenciālie nomnieki no pilsētas centra uz jaunajiem termināļiem pārcels ogļu kravu pārkraušanu, bet esošajās ostas teritorijās saglabās citu kravu apstrādi, kam nepiekrīt Eiropas institūcijas, kas ir šā projekta līdzfinansētājas. Tās uzstāj, ka projekts paredz visu kravu veidu pārcelšanu uz citu vietu, atbrīvojot pašreizējo teritoriju no ostas saimnieciskās darbības. Šādam viedoklim piekrīt arī Ministru kabinets, un tas nozīmē, ka divu gadu laikā pēc Krievu salas projekta pabeigšanas uzņēmējiem sa-

Top Krievu salas terminālis.



vas aktivitātes no pašreizējās vietas būs jāpārceļ uz Krievu salu.

Kā trešo lielo risināmo jautājumu gribu minēt Pasažieru termināļa turpmākās attīstības plānu, jo paredzam, ka tuvākajā laikā, saglabājoties pasažieru un transporta pārvadājumu pieauguma dinamikai, pašreizējā teritorija Pasažieru ostā kļūs par šauru. Tāpēc notiek diskusija par regulārās pasažieru līnijas termināļa pārcelšanu uz citu, tam ērtāku vietu Andrejsalā. Ik gadus palielinās pārvadāto pasažieru skaits, kas liecina, ka regulārā pasažieru līnija Rīga – Stokholma ir sevi attaisnojusi. Tas, protams, ir milzīgs ieguvums Rīgai, bet mēs saprotam, ka tas rada arī papildu slodzi infrastruktūrai, tāpēc ir jādomā par tās pilnveidošanu, jo apkalpoto pasažieru skaits gada laikā ir lielāks nekā Rīgas iedzīvotāju skaits. Turklāt ar šiem prāmjiem tiek pārvadāts arī vieglais un smaigais autotransports.”■

Pabeigta Liepājas ostas akvatorijas padziļināšana

Ostā sasniegta projektā noteiktā dziļuma atzīme –12 metri. Patlaban turpinās dziļuma mērīšana, lai precīzi noteiktu izsmeltās grunts apjomu. Pēc provizoriskām aplēsēm, izsmelti aptuveni 250 tūkstoši kubikmetru grunts. Pilnībā Liepājas ostas akvatorijas un kuģu ceļu padziļināšana jāpabeidz līdz šā gada beigām.

Liepājas SEZ pārvaldes Tehniskās daļas direktora vietnieks Egils Sveilis norādīja, ka visi darbi notiek saskaņā ar grafiku un šobrīd darbu temps un apjoms liecina, ka līdz gada beigām padziļināšanas darbi Liepājas ostā tiks pabeigti.

Savukārt SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš uzsvēra, ka svarīgi iespējami ātrāk pabeigt ostas padziļināšanu un sasniegt projekta mērķi, lai nodrošinātu sekmīgu ostas darbību pašreiz un nākotnē. Tā esot Liepājas SEZ pārvaldes atbildība ostas uzņēmumu priekšā, kuri plānojuši darbību un attīstību atbilstoši ostas akvatorijas 12 metru dziļumam un kuģu ceļu 12,5 metru dziļumam.

Konkursu „Brīvdostas akvatorijas, priekšostas akvatorijas un kuģu kanālu rekonstrukcija Liepājas ostā (projekta izmaiņas). Būvniecības pirmā kārtā. Padziļināšana” Liepājas SEZ pārvalde izsludināja 2013. gada 2. martā, un noteiktajā termiņā piedāvājumus iesniedza četri pretendenti. Par konkursa uzvarētāju tika atzīta Vācijas kompānija „Strabag Wasserbau GmbH”, kuras piedāvātā līgumcena bija 10,331 miljons latu (14,7 miljoni eiro) bez pievienotās vērtības nodokļa.

Dzelme glabā bīstamus noslēpumus

Veicot ostas padziļināšanas darbus, 29. jūlija rītā ap pulksten 6.30 Liepājas ostas dienvidu vadlīnijā tika atrasts aptuveni vienu metru garš nezināmas izcelsmes metāla priekšmets, kas atgādināja nesprāgušu aviācijas bumbu.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs rīkojās atbilstoši ostas aizsardzības plānā noteiktajām ārkārtas situācijām un par notikušo ziņoja Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram (MRCC Rīga). Notikuma vietā darbojās Latvijas Jūras spēku flotiles štāba speciālisti.

RO uzņem viesu delegācijas

2014. gada 1. jūlijā Austrijas prezidenta vizītes Latvijā ietvaros Rīgas brīvdostas pārvaldē viesojās Austrijas uzņēmēju delegācija. Austrijas uzņēmējiem prezentēja Rīgas ostas iespējas kravu pārvadājumu jomā, investīciju iespējas Rīgas brīvdostā, viņiem sniedza informāciju par uzņēmējdarbībai pieejamajām teritorijām un infrastruktūras attīstības plāniem.

3. jūlijā Rīgas brīvdostas pārvaldē darba vizītē viesojās Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības palātas prezidents Sergejs Katirins. Viņš tikās ar Rīgas brīvdostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, piedalījās braucienā pa Rīgas ostas akvatoriju un tikās ar ostas kapteini Eduardu Delveri. Vizītes laikā apsprieda jautājumus, kas skar Latvijas un Krievijas uzņēmēju sadarbības iespējas esošajā ģeopolitiskajā situācijā.

14. jūlijā pēc tikšanās ar valsts augstākajām amatpersonām Rīgas brīvdostas pārvaldē darba vizītē viesojās Japānas biznesa federācijas „Keidanren” viceprezidents un „Su-

mitomo Mitsui Financial Group” vadītājs Masajuki Oku un viņu pavadošā delegācija astoņu cilvēku sastāvā. Delegāciju pavadīja Japānas vēstnieks Latvijā Tošijuki Taga.



Svarīgos viesus Rīgas ostā uzņēma Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks, kurš delegācijas locekļus iepazīstināja ar aktuālo situāciju ostā, investīciju un sadarbības iespējām, kā arī infrastruktūras un loģistikas attīstības plāniem. Ņemot vērā, ka SIA „Rīgas universālais termināls” ir netieša Japānas kompānijas „Mitsui Corporation” investīcija Latvijā, darba kārtībā bija iekļauta šā termināļa apskate.

Civilās aizsardzības mācības „Rīga Fertilizer Terminal”

Jūlija sākumā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD) sadarbībā ar SIA „Rīga Fertilizer Terminal” Rīgas brīvdostā rīkoja praktiskās vietēja līmeņa civilās aizsardzības mācības, kuru mērķis bija pārbaudīt un pilnīgot kārtību un pasākumus, kas noteikti uzņēmuma civilās aizsardzības plānā un ārpusobjekta civilās aizsardzības plānā, un to, kā objekta atbildīgie speciālisti nodrošina sadarbību ar

glābšanas, avārijas dienestiem un citām valsts un pašvaldības institūcijām, veicot katastrofu pārvaldīšanas pasākumus nevēlamu notikumu vai rūpniecisko avāriju gadījumā. Mācību scenārijs paredzēja, ka SIA „Rīga Fertilizer Terminal” ir notikusi rūpnieciska rakstura avārija, kā rezultātā ir arī cietušie.

Mācībās piedalījās ne tikai uzņēmuma darbinieki un VUGD amatpersonas, bet arī Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Valsts policijas, Rīgas pašvaldības policijas, Valsts vides dienesta un Rīgas brīvdostas pārvaldes darbinieki. Mācību ietvaros tika iedarbinātas arī objekta trauksmes sirēnas.

Latvijas likumi nosaka, ka tādās objektos kā SIA „Rīga Fertilizer Terminal” praktiskās civilās aizsardzības mācības ir jārīko regulāri.



Kam izdevīga Rīgas brīvostas diskreditēšana?

Rīgas brīvostas valdes loceklis Mihails Kameņeckis: „Šogad Rīgas brīvosta uzrāda jaunus kravu apstrādes rekordus, turklāt kravu apgrozījuma pieauguma tendence ir sistemātiska – ar katru gadu tiek pārkrauts aizvien vairāk un vairāk. Būtu loģiski, ka šādai struktūrai, kas nemīnājas uz vietas un neprasa no valsts palīdzību parādu segšanai vai attīstībai, bet ar visu labi tiek galā pati, tiktu veltīti pozitīvi vārdi un sniegts atbalsts turpmākai attīstībai. Taču realitāte ir gluži cita – katrs, kam nav slinkums, meklē iespēju pateikt ko sliktu vai nievājošu un noniecinošu. Tiek uzsūtītas visdažādākās kontroles, inspekcijas un auditi, meklētas kļūdas pārvaldes atbildīgo personu darbībā, nonākot pat līdz personiskiem apvainojumiem. Es teiktu, ka apzināti tiek kavēts ostas darbs, tiek likti šķēršļi un darīts viss iespējams, lai osta nestrādātu. Brižiem šķiet, ka starp mums pašiem ir kāds iekšējais ienaidnieks, kura mērķis ir iznīcināt visu līdz šim sasniegto. Taisnojoties un pierādot patiesību, tiek nepamatoti tērēti resursi un laiks, ko varētu izmantot ostas attīstībai.

Viens no pēdējiem spilgtākajiem piemēriem ir investīciju bankiera Ģirta Rungaņa izteikumi portālam ves.lv, kurā viņš saka, ka ostas uzņēmumos strādā maz cilvēku, algas ir zemas, apstrādātās kravas nedod piensumu valsts ekonomikai, bet atstāj tikai netīrību, kā arī praktiski netiek maksāti nodokļi. Ja mēs runājam par ostas uzņēmumu darbinieku algām, es varu piekrist – viņiem pavisam noteikti nav tik liela alga kā dažām investīciju bankjeriem. Saka jau, ka situācija „airBaltic” uzlabojas, bet ļoti iespējams, ka tās ir tikai manipulācijas ar skaitļiem. Atcerēsimies, ka tieši skaitļi un cipari ir investīciju bankjera stiprākā puse, un nevienam nav noslēpums, ka labs grāmatvedis spēj jebkura uzņēmuma bilanci sariktēt tā, kā vajag. Rungaņa kunga stiprā puse ir aprēķini un finanšu analīze, tajā pašā laikā, runājot par Rīgas brīvostu, netiek minēts neviens skaitlis, neviens aprēķins. Tas



izklausās pēc tukšas plāpāšanas, kas neatbilst nedz šā cilvēka ieņemamajam amatam, nedz profesionālajam līmenim, taču vienmēr atradīsies dzirdīgas ausis, kas no šiem vārdiem izdarīs attiecīgus secinājumus un pūtīs burbuli arvien lielāku un lielāku. Varbūt tas ir kāda naidīga spēka pasūtījums, lai atkal iemestu akmeni un sašūpotu Rīgas brīvostas prestižu? Iespējams, ka šiem izteikumiem ir pavisam cits uzdevums – sacelot kārtējo nepamatoto ažiotažu ap Rīgas brīvostu, tiek novērsta sabiedrības uzmanība no citām, daudz būtiskākām problēmām. Piemēram, „airBaltic” pavisam drīz var pienākt grūti laiki, jo, iespējams, nāksies atdot valstij parādu, ko valdība uz diskutējamās likumības pamata savulaik piešķīra šai kompānijai. Atzīmēšu, ka līdzīgā situācijā naudu valstij vajadzēja atdot arī Ungārijas aviokompānijai „Malev”, kas noveda pie kompānijas darbības apturēšanas. Vai „airBaltic” naudu valstij atdos? Varbūt, diskreditējot Rīgas ostas darbību, tiek celts kādas politiskās partijas reitings? Pēdējos gados aizvien vairāk jūtama politiskā ietekme ostas saimnieciskajā darbībā, taču gribu visiem likt pie sirds: ārpolitikai ir jākalpo iekšpolitikai, nevis otrādi!

Piebildīšu, ka nenožīmīgu vai pat nesošu problēmu aktualizēšana ir pasaulē un arī mūsu valstī bieži praktizēta stratēģija, kuras aizsegā ieinteresētajām pusēm ir viegli realizēt citus procesus. Nu, apmēram tā: kamēr vieni skatās aizraujošu šovu, citi klusiņām nojauc ēku, kurā tas notiek. Mūsu valstī nav likumu, kas aizliegtu cilvēkam runāt, diemžēl bieži

šāda izrunāšanās rada sociālas un ekonomiskas sekas. Es teiktu: labi, runājiet, kas jums ienāk prātā, taču apzinieties, ka pēc jūsu vārdiem tiek vērtēti jūs paši. Ja gribat būt klauna lomā un gvelzt visādas muļķības, tad es jums to nevaru aizliegt. Tikai nebrīnieties, ja pret jums sāk izturēties kā pret klaunu.

Atgriežoties pie Rīgas brīvostas ieguldījuma Latvijas ekonomikā, skaitļi runā vislabāk: šogad Rīgas brīvostā ir pārkrauti 20,17 miljoni tonnu dažādu kravu, un paredzams, ka līdz gada beigām apjoms pārsniegs 40 miljonus, kas ir vēl nepieredzēts daudzums. Ko tad īsti mums dod viena pārkrauta kravas tonna? Starptautiskā formula, pēc kuras tiek aprēķināta ostas darbības ietekme uz valsts ekonomiku, parāda, ka vidēji katra Rīgas ostā pārkrautā tonna dod 13,78 eiro pieensumu valsts ekonomikai. Līdz ar to varam apgalvot, ka pagājušajā gadā, kad osta pārkrāva 36 miljonus tonnu, valsts ekonomika kļuva par 496 miljoniem eiro bagātāka. Varam viegli sarēķināt, ka, pārkraujot 40 miljonus tonnu, pievienotā vērtība pārsniegs 550 miljonus eiro. Attiecībā uz nodokļu maksājumiem atzīmēšu: pagājušajā gadā kravu transportēšanā iesaistītie uzņēmumi pašvaldību budžetos nodokļu veidā samaksāja vairāk nekā 30 miljonus eiro. Savukārt Rīgas brīvostas uzņēmumu un Rīgas brīvostas pārvaldes kopējie nodokļu maksājumi valsts un pašvaldības budžetos pārsniedza 45 miljonus eiro. Jautājums, vai tas ir daudz, vai maz? Protams, vienmēr var gribēt vairāk, bet, lai to sasniegtu, ir rūpīgi jāstrādā un visi pieejamie resursi, tajā skaitā brīvostas pārvaldes darbinieku laiks, ir jāizmanto maksimāli efektīvi jaunu mērķu sasniegšanai, nevis dažāla laba balamutes vārdu atspēkošanai. Rīgas brīvostas spēkam ir noticejušas lielas pasaules mēroga kompānijas, kas šeit iegulda savu naudu un plāno strādāt ilgtermiņā. Kam ir izdevīgi to visu iznīcināt? Jautājums paliek atklāts.”

Piepildās Ventspils brīvostas prognozes

Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs uzsver, ka 2014. gada pirmajā pusgadā brīvosta strādājusi stabili, par aptuveni 10% apsteidzot valdes prognozes par kravu apgrozījumu. Ekonomiskās situācijas izvērtējums un energoresursu pieprasījums pasaulē ļauj domāt, ka kravu apjoms ostā saglabāsies iepriekšējā gada līmenī. Lai noturētu savas pozīcijas ostu pieaugošas konkurences un ekonomiskās stagnācijas apstākļos, Ventspils brīvostas pārvalde arī turpmāk aktīvi stādās pie ostas infrastruktūras attīstības. 2014. gadā infrastruktūrā plānots ieguldīt 37,2 miljonus eiro, tai skaitā 15,1 miljons eiro būs Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansējums.

2014. gada februārī atklāja jauno Ventspils brīvostas sauskravu termināli. Tagad turpinās 12. piestātnes būvniecība, kur būs jauns universālo kravu terminālis. Lai attīstītu „Baltic Coal Terminal” otro kārtu un palielinātu apgrozījumu

UZZIŅAI

Pieci no desmit Ventspils brīvostas termināļiem 2014. gada pirmajos sešos mēnešos palielināja kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Kravu pieaugums bija AS „Kālija parks” (+77%), SIA „Ventspils Nafta termināls” (+6%), SIA „Ventall Termināls” (+24%), AS „Baltic Coal Terminal” (+2%) un SIA „Ventamonjaks serviss” (+11%). Kravu apgrozījums samazinājās AS „Ventspils tirdzniecības osta” par 36%, AS „Ventbunkers” par 27% un SIA „Ventplac” par 19%.

līdz aptuveni 10 miljoniem tonnu, notiek darbi pie 1. moliņa demonstrācijas. Šogad plānots rekonstruēt Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātņi, remontēt Ziemeļu mola vilņu aizsargsienu un 34. piestātnes zemūdens daļu, kā arī izbūvēt un rekonstruēt pievedceļus Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām.

Ventspils brīvosta turpina projektus rūpnieciskā sektora attīstībā: ir

uzsākta ES fondu līdzfinansēta divu jaunu rūpniecisko ēku – Elektronikas centra un Tehnoloģiju centra – celtniecība, bet jau jūlijā pabeidza jaunās hidraulisko savienojumu ražotnes „Hydraulic Bauteile Baltic” būvniecību.

Lai gan AS „Ventspils Grain Terminal” nāca klajā ar skaļiem paziņojumiem par iecerēm būvēt Ventspils graudu termināļa otro kārtu, jau esošā 1,5 miljonu tonnu lielā jauda gada pirmajos sešos mēnešos tā arī netika izmantota – ziemā terminālī nepārkrāva nevienu tonnu, kas, nenoliedzami, rada zaudējumus Ventspils brīvostai. Tostarp citās reģiona ostās labības produktu, tai skaitā graudu, pārkraušanas turpinājusies bez izmaiņām un dažās pat palielinājusies. Piemēram, šā gada piecos mēnešos Klaipēdas ostā pārkrauti 898 tūkstoši tonnu labības, Liepājā – 1,2 miljoni tonnu, bet Rīgā – 318 tūkstoši. ■

Diskutē par aktuālajiem transporta politikas jautājumiem

Satiksmes ministrs A. Matīss Ventspils brīvostas pārvaldē pārrunāja aktuālos transporta politikas jautājumus ar Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāju Aivaru Lembergu, vietnieku Gunti Blumbergu, brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un vietnieku Igoru Udodovu. Ventspils pārstāvi diskusijai izvirzīja jautājumus par Eiropas Komisijas izstrādāto regulas projektu par ostu darbību, par slāpekļa emisiju samazināšanu no kuģiem un Pasaules Bankas rekomendācijām attiecībā uz ostu darbību.

Regulas par ostu darbību pieņemšana nav atbalstāma, jo direktīva samazinātu nacionālo kontroli pār stratēģiski tik svarīgu ekonomikas sektoru kā ostas, turklāt samazinātu ostu vispārējās attīstības iespējas un konkurētspēju. Šāda direktīva būtu pārspīlēts regulējums no ES puses.

Runājot par iespējamo slāpekļa emisiju samazināšanu no kuģiem Baltijas jūrā, svarīgi ir akcentēt, ka Latvija ir ļoti zaļa valsts un skābekļa ražotāja, tāpēc nav pamata runāt par ekoloģisku problēmu. Savukārt

prasību paaugstināšana kuģiem Baltijas jūrā būtiski pasliktinās Baltijas jūras ostu konkurētspēju. Jebkuri papildu vides pasākumi kuģiem jāievieš tikai globāli vai vismaz visās ES aptverošajās jūrās.

Tāpat Ventspils brīvostas pārstāvi puda viedokli par Pasaules Bankas rekomendācijām attiecībā uz ostām – tajās joprojām ir vairāki nepieņemami ieteikumi, kas, piemēram, varētu kavēt ostu kā rūpniecības centru attīstību un nepieciešamās pārmaiņas ostu valdēs.

Starp Satiksmes ministriju un nevalstisko sektoru, piemēram, Tranzīta biznesa asociāciju, notiek ļoti laba un konstruktīva sadarbība dažādu jautājumu risināšanā, vienotas pozīcijas formulēšanā un sava viedokļa aizstāvēšanā. Tikai kopīgi strādājot var sasniegt labus rezultātus. Tā sākotnēji ES fondu finansējums jaunajā plānošanas periodā ostu attīstībai nebija paredzēts, bet, pateicoties Satiksmes ministrijas konstruktīvajam darbam, jautājumu izdevās atrisināt pozitīvi.

Anrijs Matīss.



„Mēs Ventspilī ļoti aktīvi paužam savu viedokli par svarīgiem jautājumiem un aizstāvam savu pozīciju, jo uzskatām, ka tā stiprinām savas valsts pozīciju. Ja visas ministrijas strādātu tā kā Satiksmes ministrija, tad Latvija savā attīstībā tiktu daudz tālāk,” uzsvēra A. Lembergs. ■



Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis (pa labi) stāsta par jaunajiem ostas projektiem.



Satiksmes ministrija aizstāv nozares intereses

Lai iepazītos ar Ventspils brīvdostas attīstības projektiem un ar pilsētas un brīvdostas vadību pārrunātu aktuālos transporta politikas jautājumus, jūnija nogalē Ventspilī ieradās satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

A. Matīss kopā ar ministrijas delegāciju un Ventspils pilsētas domes un brīvdostas pārvaldes vadību apskatīja sāktos rekonstrukcijas darbus. ES Kohēzijas fonda līdzfinansētais projekts paredz ostas pievedceļu rekonstrukciju līdz pilsētas robežai, tāpēc ar ministru tika pārrunātas iespējas, kā rekonstruēt Fabrikas ielu arī ārpus pilsētas robežām, kur tālākais ie-

las posms ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī.

Ministrs apskatīja Ventspils Augsto tehnoloģiju parka teritoriju, kur ar ES līdzfinansējumu sāka divu jaunu ražošanas ēku būvniecību.

Viesi apmeklēja teritoriju „Ostas mežs 1”, kur ir potenciālā SIA „Baltic New Technologies” naftas produktu pārstrādes rūpnīcas atrašanās vieta. A. Matīss uzsvēra, ka SIA „Baltic New Technologies” iecerētais investīciju projekts būtu ļoti liels ieguvums ne vien Ventspils, bet visas Latvijas ekonomikai.

Novērtējot ostas attīstības virzienus, ministrs apmeklēja šogad atklāto SIA „Ventplac” sauskraavu termināli un 12. piestātnes būvlaukumu. Ministrs atzina, ka abi objekti ir nozīmīgs ieguldījums ostas infrastruktūrā un papildu garants ostas pozīciju noturēšanai konkurences apstākļos.

Ziemas ostas rekonstrukcija

Ventspils brīvdostas valdes priekšsēdētājs atzīst, ka pienācis laiks atjaunot Ziemas ostu, kas būvēta 19. gadsimta beigās. Šogad sāksies ostas rekonstrukcija, kuras gaitā paredzēts kapitāli pārbūvēt piestātnes hidro tehniskās konstrukcijas. Pilsētas iedzīvotāji un viesi gan vairāk pamanīs to projekta daļu, kas paredz piegulošās teritorijas labiekārtošanu. Labiekārtošanā būs iekļautas interesantas un neparastas formas – trīs veidojumi, kas simbolizēs jūras viļņus. To konstrukciju veidos betona atbalsta sienas ar speciālu faktūru, kas pildītas ar kaltā granīta bruģi. Šajā pašā teritorijā paredzēts uzbūvēt autostāvvietu 39 transporta vienībām, lai ostas darbiniekiem un Ventspils brīvdostas pārvaldes kuģu komandām būtu, kur novietot savas automašīnas. Sākotnēji bija plānots Ziemas ostas rekonstrukciju sākt maijā, tomēr neplānoti aizkavējusies iepirkuma procedūra un līdz ar to arī paši darbi. Šobrīd noris gatavošanās būvdarbu līguma slēgšanai. Plānots, ka reāli darbi varētu sākties augustā.

Ziemas ostas rekonstrukcijas projekta realizācijas termiņš ir septiņi mēneši. Plānotās projekta izmaksas ir 2,9 miljoni eiro, kas ietilpst ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā „Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstība”.



Ventspils brīvdostas pārvaldes kuģu stāvēšanas piestātnes rekonstrukcijas vizualizācijas skices.

Darbs jūrā sniedz stabilitāti

Galvenais uz kuģa no darba brīvajā laikā ir atrast, ar ko nodarboties, vislabāk ar kādām sportiskām lietām. Ja nolīdīsi stūrītī un skumsi, cik ļoti gribas uz mājām, tad tiešām jūrnieka darbs šķitīs neizturami smags, uzskata **MĀRTIŅŠ MŪRMANIS**. Pūsis par sevi un savu darbu stāsta lietišķi, bez liekiem vārdiem un īpašām emocijām, neslēpjot, ka jūrnieka profesija pirmkārt ir iespēja labi nopelnīt, nodrošinot stabilitāti sev un saviem tuviem.

Jau pirmajā klasē zināju, ka būšu stūrmanis

„Mans krusttēvs ir jūrnieks, nu jau vecākais mehāniķis. Viņš man jau agrā bērnībā stāstīja, ka, strādājot uz kuģa, var labi nopelnīt, ieteica arī man mācīties par jūrnieku. Arī vecāki piekrita, ka tā būtu laba izvēle; viņi nepārtraukti sitās ar darbiem, taču nespēja nodrošināt tādu dzīvi, kādu vēlētos. Redzēju, ka krusttēva ģimene dzīvo labāk nekā mēs, viņš arī mums vienmēr visādas dāvanas veda. Tā es jau pirmajā klasē biju izlēmis, ka kļūšu par jūrnieku, taču ne par mehāniķi, bet par stūrmani. Biju arī filmās saskatījis, kā stūrmaņi un kapteiņi tādās smukās baltās formās grozās. Gāju uz to mērķtiecīgi, vidusskolā jau zināju, kādi priekšmeti man būs vajadzīgi, kādām jābūt atzīmēm, lai tiktu akadēmijā budžeta grupā, un tādas arī dabūju. Mācījos budžetā visus studiju gadus,” savu stāstu iesāk Gulbenes puika, tagad stūrmanis Mārtiņš Mūrmanis.

Gulbene noteikti nav pilsēta, no kuras ļoti daudzi vidusskolas absolventi dodas mācīties uz Jūras akadēmiju, taču tie nedaudzie, kuri izdarījuši šādu izvēli, cits citu labi pazīst un atbalsta, saka Mārtiņš. Viņam bijis gadu vecāks draugs, gulbenietis Jānis, kurš arī mācījies akadēmijā, puiši turklāt dzīvojuši vienā kopmītnes istabā, tādēļ vienmēr bijis, kam pajautāt vai palūgt palīdzību, ja tāda nepieciešama. Arī Mārtiņa bērnības draugs Ingars kopā ar viņu iestājies akadēmijā. „Ar Ingaru esam draugi jau no sešu gadu vecuma. Es biju tas, kurš visu laiku mēģināja viņu „pavilkt” mācīties par jūrnieku, un tā nu arī viņš jau pamatskolas laikā izlēma, ka būs jūrnieks. Iestājāmies akadēmijā, mācījāmies

vienā grupā, dzīvojām vienā istabā un, kas vislabākais, arī pirmajā praksē aizgājām kopā. Tas noteikti mums abiem dzīvi uz kuģa ļoti atviegloja – visu laiku blakus bija savējais. Joprojām esam labākie draugu, regulāri sazināties un, kad iespējams, arī satiekamies, tikai diemžēl strādājam katrs savā kompānijā.”



Praksē uz „Heavy Lift” kuģa – kuģī tiek iekrauta zemūdene.



Pirms pirmā reisa stūrmaņa amatā.

Futbola komanda „Trīs vīri laivā”

No studiju gadiem Mārtiņam vislabāk atmiņā palikušas pirmo gadu fizikas un matemātikas nodarbības – uz šiem priekšmetiem vajadzējis īpaši *iespringt*. „Bieži vien no rīta tā nāk miegs, bet jāceļas vien augšā, jo matemātiku *nobastot* nevar atļauties nekādā gadījumā. Pēc tam jau mācīties kļuva vieglāk. Tie priekšmeti, kas tiešām daudz deva turpmākajam darbam, bija navigācija, arī astronomija. COLREGu arī mums kārtīgi iedzina, un tas bija labi,” vērtē Mārtiņš. Slikti, ka sporta nodarbību akadēmijas laikā bijis maz, pūsis uzskata, ka jūrniekam tomēr nepieciešama laba fiziskā sagatavotība, tādēļ par to akadēmijas vadībai vajadzētu nopietni padomāt.

Mārtiņam vienmēr patīcis nodarboties ar sportu – skolas laikā trenējies futbolā, galda tenisā. Vienu brīdi bijusi doma turpināt sportista karjeru, taču apziņa, ka darbs jūrā tomēr ir stabilāks, nav ļāvusi novirzīties no izvēlēta kursa. Taču patīkamākās atmiņas par akadēmijas laiku saistās ar sporta pasākumiem. „Mēs bijām tāds aktīvs barriņš, izveidojām savu futbola komandu, nosaukums komandai arī bija ļoti spēcīgs – „Trīs vīri laivā”. Piedalījāmies dažādos turnīros, un jāsaka, ka pat diezgan veiksmīgi! Tikai vienu reizi izdevās piedalīties akadēmijas sporta dienā, tur bija pavisam četri sporta veidi, trijos no tiem es biju starp uzvarētājiem,” atceras bijušais students.

Jauktajās apkalpēs nav grupējumu

Mārtiņš strādā kompānijā „Northern Marine”. „Kompānijai pieder dažādi kuģi, bet es tieku sūtīts uz



tankkuģiem. Esmu strādājis uz dažādiem – gan ķīmiskajiem, gan naftas produktu, bet tā ir sanācis, ka ar katru reisu kuģi, uz kuriem nonāku, ir arvien lielāki. Pēdējam dedveits jau ir 150 000, neteikšu, ka briesmīgi liels, nu, bet tomēr. Prakses laikā biju uz kompānijai „Anglo Eastern” piederošiem *Heavy Lift* kuģiem, tā ka varu teikt, pieredze tomēr ir dažāda. Jāsaka, ka esmu pabijis gandrīz visos kontinentos: bija laiks, kad braucu no ASV uz Kanādu, pēdējā līguma laikā galvenokārt no Singapūras uz Arābu Emirātiem, Dubaiju. Vēl prakses laikā braucām gan uz Āfriku, gan Dienvidameriku. Bija arī līgums, kad braukājām pa Eiropu, arī Ventspilī iegriezāmies, tad gan bija liels prieks. Ir bijuši reisi, kad kādā ostā stāvam pat desmit dienas vai divas nedēļas. Ar pēdējo lielo tankkuģi gan krastā tikpat kā netiku.”

Mārtiņam, tāpat kā lielākajai daļai jūrniece, kuri strādā uz tankkuģiem, reisa garums parasti ir četri mēneši. „Tas ir grūti. Ideāli laikam būtu divi mēneši jūrā, divi krastā. Kaut kur trešajā mēnesī nāk virsū tas „lūzums”, kad dikti gribas mājās. Toties redzot visas ekonomiskās krīzes, saprotu, ka citu darbu pašlaik nevēlos. Vajadzēs jau drīz ģimeni dibināt un uzturēt – tas noteikti nav mazsvarīgi,” spriež Mārtiņš.

Otra lieta, ar ko jātiek galā, strādājot jūrā, ir cilvēku savstarpējās attiecības. „Jāsaka, ka jauktās komandas, kādās strādāju pēdējā laikā, man patīk labāk. Ir jāat-

rod kopēja valoda ar visiem, un visi esam vienādi – neveidojas nekādi grupējumi, nav intrigu, nenotiek nekādas aprunāšanas aiz muguras. Klāja komanda mums ir filipīnieši, un es nevaru par viņiem teikt neviena sliktā vārda. Ir jau visādas runas dzirdētas, bet mana pieredze liecina, ka filipīnieši ir ļoti strādīgi, centīgi, disciplinēti un arī izpalīdzīgi, nav nekādu „man tas nav jādara”.

Mārtiņš jau ir paaugstināts par kapteiņa otro palīgu, bet, kamēr kompānijā nav atbrīvojušies otrā palīga vieta, turpina strādāt par trešo. Ostās viņa sardze ir no sešiem līdz divpadsmitiem, okeānā – no astoņiem līdz divpadsmitiem, tā tad nekas nekavē nakti izgulēties. Protams, ārpus sardzes jāveic trešā stūrmaņa pienākumi, tai skaitā glābšanas līdzekļu un ugunsdzēsības aprīkojuma uzraudzība. „Saprotu, ka tā patiesībā ir ļoti liela atbildība: ja nu kaut kas notiek un kaut kas nedarbojas? Ostā sardzes laikā ir kravas operācijas, svarīgi, lai kuģis tiek pareizi uzkrauts, lai neuzd līdzsvars. Lai strādātu jūrā, ir jābūt ļoti pacietīgam. Jāspēj ieviest darba režīmā, es teiktu – tādā *autopilotā*, kad tu dienu no dienas dari vienu un to pašu darbu, bet no tā nenogursti. Un brīvajā laikā jāspēj atpūsties. Uz dažiem kuģiem ir pirtis, tas tad ir tāds piektdienu un sestdienu rituāls – iet uz pirti. Ļoti labi, ja uz kuģa ir treniņu zāle, ir bijuši arī tādi, kur ir baseins, un tā jau ir svētlaime! Uz pēdējiem kuģiem, uz kuriem esmu

braucis, ir bijis internets, tad var sazināties ar mājām, redzēt, kā tur visiem klājas, ne tikai sazināties pa e-pastu,” stāsta Mārtiņš.

Draudzenei jāizvēlas – pieņemt vai ne

„Protams, kamēr vēl nav sava otra pusīte atrasta, tikmēr darbu jūrā vieglāk uztvert no romantiskās puses – var apceļot pasauli, redzēt tālas zemes. Pēc tam tas vairs neliekas tik jauki, vairāk velk uz mājām. Es ar draudzeni esmu kopā trīs gadus, ceru, ka drīz viņa kļūs par manu sievu. Sākumā viņai bija grūti sadzīvot ar manu ilgo prombūtni, taču bija jāizvēlas – pieņemt to, ka esmu jūrniece, vai arī ne. Viņa mani saprot un gaida. Man tas ir svarīgi. Draudzene ir pirmsskolas skolotāja, viņa vēl mācās, bet arī strādā bērnudārzā. Man patīk viņas profesija. Jā, es arī esmu dzirdējis, ka jūrniecei mēdzot izvēlēties skolotājas, bet mēs vienkārši iepazīnāmies ballē, tā nu sanāca, ka sadejojāmies. Tad jau redzēs, kāda būs nākotne, taču es zinu, ka gandrīz visas jūrniece sievas patiesībā ļoti gaida, kad vīrs būs sapelnījis naudu un meklēs darbu krastā,” saka stūrmanis.■

Sarma Kočāne



„Cenšos būt lietas kursā par visu, kas notiek”



Pirmā prakse – vēl uz tvaikoņa

„Arī pati Sahalīnas sala bija tāda ļoti romantiska, fantāziju rosināša. Kad drusku paaugos, lasīju grāmatas par jūru un jūrniekiem. Kad pārcēlāmies uz Rīgu, tēvam bija daudz paziņu jūrnieku. Beidzot skolu, man nebija šaubu, par ko mācīties. Vecāki cerēja, ka turpināšu ģimenes tradīcijas un izvēlēšos ar celtniecību saistītu profesiju, bet es paliku pie sava. Man gan nebija nekādas informācijas par jūrniecības mācību iestādēm. Aizsūtīju pieteikumu uz Ļeņingradu, bet, tā kā ļoti jauns beidzu skolu – man bija tikai 16 gadu, atnāca atbilde, ka netieku uzņemts „nepietiekama vecuma dēļ”. Tā nu iestājos Rīgas jūrskolā, ” atmiņās gremdējas V. Aizenštatds.

Pēc jūrskolas beigšanas Vladimirs sāka strādāt Latvijas Jūras kuģniecībā (LJK). Prakses laikā viņam vēl izdevās pabraukt uz vecā tvaikoņa „Auseklis”, kas būvēts 1914. gadā Petrogradā. Taču Vladimira darba dzīves sākums sakrita ar laiku, kad kuģniecība sāka strauji attīstīties un saņēma jaunus dīzeļdzinēju kuģus „Ludza”, „Amata”, „Sigulda” un citus. Jaunais motorists Aizenštatds sāka strādāt uz „Ludzas”. Viņš atceras, ka tieši tur iepazinies ar

Kuģu mehāniķis, inženieris un jūrniecības darbinieks Vladimirs Aizenštatds ir pārliecināts, ka viņa ceļā uz jūru liela loma bijusi bērnības dienu kaimiņam, vecam latviešu jūrniekam. „Mans tēvs bija celtnieks, mums nācās dzīvot tur, kur viņš bija nosūtīts strādāt. Tā vienu laiku dzīvojām Mongolijā, pēc tam Sahalīnā. Tur mums kaimiņos dzīvoja vecs jūrnieks, latvietis. Mani vecāki pa dienu darbā, kaimiņa sieva arī, tā nu mēs abi daudz laika pavadījām kopā. Viņš vēl cara laikos bija kuģojis, un viņam ļoti patika par savu dzīvi stāstīt. Cik viņa stāstos bija patiesības, cik ne, to nu gan es nezinu, bet tolaik klausījos ar lielu interesi.”

lieliskajiem mehāniķiem Valentīnu Agafonovu un Ziedoni Salmiņu-Salmu. Arī pats drīz vien no motorista kļuvis par ceturto mehāniķi.

1963. gadā LJK no Melnās jūras kuģniecības saņēma vēl pavisam jaunus Vācijā būvētos refrižeratorkuģus, nosauktus Gruzijas lielāko upju vārdos – „Inguri”, „Aragvi”, „Kura”. Vladimirs tika norīkots darbā uz „Kuras”. „Mēs braucām galvenokārt uz Gvineju, vedām banānus. Mūsu kapteinis bija Ēriks Tomsons, apbrīnojams cilvēks! Īsts vecā kaluma latviešu jūrnieks! Viņš nāca no turīgas ģimenes, prata četras

svešvalodas. Mums viņš, protams, šķita briesmīgi vecs, jo viņam jau bija tuvu pie 60 gadiem. Taču viņš lieliski pārzināja moderno tehniku. Kapteinis bija ļoti akurāts un to pašu prasīja arī no apkalpes. Tā bija lieliska skola.”

No banānvedējiem uz tankkuģiem

Kuģu mehāniķa karjeras ceļš loģiski veda uz augšu – trešais, tad otrais mehāniķis, tikmēr kravas palika samērā nemainīgas – banāni, retāk ananasi, vēl retāk citi pārtikas produkti. Taču tad mehāniķa Aizenštatda dzīvē sākās tankkuģu ēra. Pirmais tankkuģis, uz kura viņš sāka strādāt par otro mehāniķi, bija Somijā būvētais „Apšeronska”.

„Braucām no Klaipēdas uz Zviedriju, visas Zviedrijas ostas izbraukājām. Klaipēdā kuģis parasti stāvēja tikai četras stundas. Ko pa to laiku var paspēt? Pat ne glāzīti šņabja iedzert! Muitas un robežas procedūras aizņēma vairāk laika nekā kravas uzņemšana. Viss vienā trakā steigā. Tad kāds gudrinieks izdomāja, ka var vispār robežu „neatvērt”. Tātad bijām savā valstī, bet juridiski tur nemaz nebijām,” atceras mehāniķis.

Tā laika lielākie Latvijas Jūras kuģniecības tankkuģi bija tā sauktie „Bauskas” tipa kuģi – „Bauska”, „Balvi”, „Baldone”. Vladimirs

Reiss uz Kubu šķita kā Magelāna ceļojums.



Uz kuģa Eižens Bergs. Pirmais no labās Vladimirs Aizenštads.



vispirms nonāca uz „Balviem”, tad uz „Bauskas” – jau kā vecākais mehāniķis.

„Paralēli darbam turpināju mācīties, iestājos Kaļiņingradas institūtā, jo tam bija filiāle Rīgā. Vecākā mehāniķa diplomu ieguvu 1968. gadā. Ar „Balviem” un pēc tam ar „Bausku” braucām no Ventpils gan uz Āfriku, gan Kubu, bet vairāk tomēr pa Eiropu. Reisi uz Kubu – tas jau pašiem likās kā tāds Magelāna ceļojums! 1972. gadā kuģniecība saņēma tankkuģi „Eižens Bergs”. Eižens Bergs bija viens no 26 Baku komisāriem, ļoti interesants cilvēks – matrozis, bez izglītības, bet ar dziļu intelektu. Mēs ar kapteini meklējām informāciju par viņu, bijām aizbraukuši uz vietu netālu no Dzegužkalna, kur Eižens Bergs bija dzīvojis, mēģinājām atrast kādus viņa tuviniekus. „Eižens Bergs” bija pilnīgi jauna tipa kuģis, ar pilnīgi jaunu dzinēja shēmu,” stāsta V. Aizenštads.

pārziņā bija gan kadri, gan kuģi, arī kuģu pieņemšana. Sāka ienākt jaunie ro-ro tipa kuģi, no Rumānijas nāca jaunie sauskraivnieki. Problemātiski bija tas, ka flote sastāvēja no tik dažādu tipu kuģiem,” spriež V. Aizenštads.

Latvijas neatkarība nāca ar jaunām vēsmām un jaunām problēmām. „Latvijas flote nonāca tirgū. Mums jau nebija savas jūras konvencijas, līdz tam visu regulēja Maskava, turklāt padomju kuģi pārvadāja galvenokārt savas kravas. Tolaik

Viens no pirmajiem ro-ro tipa kuģiem.



viss bija skaidrs, tagad vairs neko nevarēja saprast. Ejām, piemēram, pēc kravas uz „Shell”, bet izrādās, ka mūsu kuģus nav apstiprinājuši „Shell” inspektori. Tur darbojās tā sauktie „meidžeri” – paši iegūst, paši pārstrādā, paši pārvadā. Mūsu kuģus pārbaudīja un vai nu atzina par nepiemērotiem, vai piedāvāja strādāt par pilnīgi neizdevīgām cenām. Mums bija ļoti maz cilvēku, kuri prastu angļu valodu. Bieži vien pat nesaprata, ko prasa inspektori. Visgrūtāk gāja Francijā: franči paši slikti zina angļu valodu vai arī negrib tajā runāt, nevarējām saprasties. Tāda bija situācija. Man uzdeva tikt skaidrībā, kas īsti notiek. Tika izveidota speciāla nodaļa, nosauca par inspekciju daļu, es to vadīju. Mana priekšrocība bija tā, ka labi zināju angļu valodu. Vispirms vajadzēja saprast jaunus noteikumus, pēc kuriem turpmāk strādāt. Daudz braukājām apkār, tikāmies ar firmu pārstāvjiem, arī iedzērām kopā, lai sāktu cits citu saprast!”

Nevar attīstīties bez investīcijām

Taču mazpamazām Latvijas kuģniecības flote kļuva konkurētspējīga. V. Aizenštads atzīst, ka liela loma bijusi jaunaļiem speciālistiem, kuri ne tikai labi prata angļu valodu, bet arī nāca ar svaigu redzējumu. „Man patika, kā strādāja Andris Kļaviņš, Viņa vadībā bija viegli strādāt, jo valdīja tāda mierīga un lietišķa atmosfēra, viņš nekad nepārnēsa emocijas uz darbu. Lai kam ejot, kuģniecība atbrīvojās no pārējiem kuģiem un paturēja tikai

▶▶▶ 46. lpp.

Vajadzēja saprast jaunus noteikumus

„1973. gadā pabeidzu institūtu un nu biju inženieris. Mani izsauca Ojārs Lizums, kuģniecības tehnikās ekspluatācijas dienesta priekšnieks. Viņš man piedāvāja darbu krastā – par mehāniķi instruktoru. Kapteinis instruktors bija Pauls Brašķis. Viņš bija īsts vecais latviešu jūrnīeks, tāpat kā Ēriks Tomsons. Uzskatu, man ir ļoti paveicies, ka pazinu tādus cilvēkus un varēju kopā ar viņiem strādāt! Man daudz kas bija jāapgūst no jauna. Manā



Pēc banāniem visbiežāk kuģoja uz Gvineju.

▶▶▶ 45. lpp.

tankkuģus. Vai tas labi, vai slikti, neņemos spriest,” saka pieredzējušais jūrniece.

2002. gadā V. Aizenštadts sāka strādāt par LK tehnisko direktoru. Par šo laiku viņš saka: „Prasības augs, flote samazinās. Tā pamazām nonācām līdz situācijai, ka kuģniecībai vairs pieder tikai 17 kuģi, toties tie visi ir jauni. Es nostrādāju līdz 2009. gadam. Tad mainījās uzņēmuma vadība, pats sāku slimot, biju gatavs amatu atstāt. Pēdējais, ko man vēl palūdza izdarīt, – uzrakstīt pētījumu par tehniskā menedžmenta stratēģiju. Tas tad arī bija mans pēdējais darbs Latvijas kuģniecībā.”

Tomēr īstam jūrniecekam, ja spēks vēl kaulos turas, grūti samierināties ar bezdarbību un laiku, kas vēlētais vien atpūtai. V. Aizenštadtam darbu piedāvāja banka „Baltikums”, kas bija nolēmusi veidot savu menedžmentu. „Izveidojām tādu mazu „Baltikuma” mājas menedžmenta kompāniju. Tomēr es jutu, ka tā nav mana lieta, nevarēju īsti sirdi piesiet. Negribu teikt neko sliktu, tomēr ne visi biznesa cilvēki saprot, ka kuģniecību nevar attīstīt bez investīcijām. Tad mans bijušais padotais izveidoja kuģu remonta firmu, kas nodarbojas ar remontu reisu laikā. Tur esmu projektu direktors. Bez tam pieņemu eksāmenus Jūrnieceku reģistrā. Cenšos vienmēr būt lietas kursā par visu, kas notiek nozarē. Tas gan nav tik vienkārši, jo nav tādas vienas labas jūrnieceku bibliotēkas. Es izmantoju Jūras akadēmijas bibliotēku, tā nav liela, bet tajā var atrast labus izdevumus.”

Kuģu mehāniķa Aizenštadta dzīvē bijuši gan priecīgi, gan arī rūgti un traģiski brīži, taču ir izaugušas divas meitas un nu jau arī divi mazbērni. „Viens strādā par matrozi, es visu laiku spiežu viņu mācīties tālāk, nu beidzot ir iestājies. Otrs izvēlējies citu ceļu, mācās un strādā tipogrāfijā, galvenais, ka pašam patīk tas, ko dara. Mums ar sievu ir daudz draugu, kurus labprāt uzņemam ciemos. Brauciet pie mums, uzcepsim šašliku jeb, kā tagad saka, barbekjū!” ar smaidu sarunu pabeidz jūrniece. ■

Sarma Kočāne

Latvijas kadetu piedzīvojumi

(Turpinājums. Sākums žurnāla „Jūrniece” 2. un 3.nr.)

Pirmā nakts uz kuģa pagāja mierīgi, ja neskaita to, ka pārējie bija sūdzējušies par skaļo mūziku līdz septiņiem no rīta. Pirmā sajūta virtuvē – jutos ierobežota. Siltā ūdens nav, pieejams tikai tējkanna. Man liekas, ka visas nepatīkšanas ceļojumā sākās ar to, ka es kā parasti ielēju kafijas biezumus izlietnē. Kapteinis, mani lādēdams, jauca arī visu izlietni. Pie buru vilkšanas piešāvāties ātri – vai nu pievilkt, vai palaist vaļīgāk. Grūtāk bija uztvert, kādas komandas dod kapteiņa palīgs. Pārsvārā tas notika vācu valodā. Buru nosaukumi, katra virve – viss vāciski, jo kuģis bija zem austriešu karoga un pārēja apkalpe, izņemot mūs, trīs latviešus, bija vācieši vai austrieši. Ejot ārā no ostas, skats bija neaprakstāms. Lieli un mazi burukuģi devās Rīgas jūras līcī, cilvēki krastā vēroja šo parādi. Kapteinis tajā dienā neveiklī paslīdēja pa kāpnēm un salauza ribu, kas nozīmēja, ka mums uz „Aglai” ir palikuši tikai astoņi pilnībā funkcionējoši cilvēki. Nakts maiņa tika pavadīta mierīgi. Mums bija pirmā prakse stūrēšanā naktī, kad ar grūtībām var ieraudzīt kādu punktu pie horizonta, pēc kā vadīties. Pēc tās nakts māka bija rokā, un turpmāk stūrēšana nesagādāja grūtības. Apkārt tikai jūra un zvaigznes, brīnišķīga nakts, vēl skaistāks saullēkts, pirmo reizi mūžā piedzīvoju tik skaistu saullēktu...

29. jūlijā ap pulksten vienpadsmitiem bijām Ventspilī, vēl pedējo reizi pirms lielā brauciena iegājām dušā, nopirkām saldējumu un pastaigājāmies pa Latvijas zemi. Izjutu nelielu zemes slimību – kuģis vairs nešūpojās, tagad to darīja zeme. Vēlreiz uzpildījām degvielu: atkal nav normālas iespējas uzpildīties, atkal jāizmanto cilvēku labvēlība, lai pie degvielas tiktu. Nedienas turpinājās – mūsu kajītē bija atskrūvēts vaļā tvertnes korķis, līdz ar to, kad tvertne bija pilna, degviela vienkārši satecēja mūsu kajītē uz grīdas, pārplūda

arī ārā uz klāja un ūdeni. Kapteinis pakēra šķidrās ziepes un sāka laistīties – tas palīdzot. Pēc tam viņš ilgi mocījās, lai savestu kārtībā mūsu guļamtelpu, bet smaku nevarēja likvidēt. Visu ceļojumu mūsu kajīte smirdēja ne tikai pēc slapja suņa, bet nu jau arī pēc dīzeļa...”

Turpina Edgars: „Aptuveni pusotru stundu pirms starta pametām ostu un sākam meklēt vietu, kur nostāties. Tas bija skats, kam nekad neko līdzīgu mūžā neesmu redzējis. Desmitiem lielo burukuģu ar paceltām burām dodas tālumā, miglā. Mazie buru kuģi pazūd miglā, tāda sajūta, ka uz neatgriešanos. Nu jau ir sākusās sacensības, visas komandas jāizpilda nekavējoties, bez minstināšanās. Nakts maiņa tika pavadīta neveiksmīgi. Kapteinis gulēja, kapteiņa palīgs ik pa laikam piekorigēja buru stāvokli. Viņš ir ļoti mierīgas dabas cilvēks – nevienu netraucē un cer, ka arī pats netiks traucēts. Piesēdos pie stūres un redzēju, ka mēs dodamies prom no noteiktā kursa. Bija noteikts, ka jāturas iespējami tuvu kursam, taču pusstundas laikā mainījās vēja virziens, un biju spiests stūrēt uz Zviedrijas pusi, citādi kardināli samazinātos ātrums. Vairākkārt vērsos pie kapteiņa palīga, aicinādams pamodināt pārējo apkalpi, lai pareizi noregulētu buras, taču tiku ignorēts. Tādējādi mēs zaudējām vairākas stundas laba vēja uz citu miega rēķina.”

Ieva: „30. jūlija rītā pamodos nevis uz sava matraciņa, bet uz sienas. Pēc brokastīm uzrāpos uz klāja jau pilnā lietuss ekipējumā. Lieli vilgi un ik pa laikam smidzināja. Kuģis bija diezgan lielā slīpumā, bet mums, latviešiem, tas likās ļoti forši, jo nekad iepriekš to nebijām piedzīvojuši un nezinājām, kad tas sāk kļūt bīstami. Mūsu maiņas laikā saedāmies gumijas konfektes, tādas var dabūt tikai Latvijas dārgākajos veikalos, bet nez vai tik gardas kā uz kuģa. Man jau teica, ka paliks slikti, ja pārēdīšos. Es piekritu, bet turpināju štopēt iekšā brīnumgardos lāciņus. Protams, pēc pusstundas lāciņi tika izbaroti zivīm, gandrīz pāri bortam,

jo drošības vestes stiprinājums, pie kura tiku pieākēta, neļāva man tik tālu aizsniegties (pati pēc tam klāju vien berzu). Tajā dienā nelabums man pārgāja, taču diviem citiem apkalpes biedriem bija pamatīga jūras slimība. Uz mūsu maiņas beigām viņi kļuva augstāki un vējš spēcīgāks. Kuģis gāja tādā slīpumā, cik ir atļautais maksimums. Kad mūs no-mainīja nākamā maiņa, pie stūres devās vecs Bahamu stūrētājs. Tā mēs viņu iesaucām pēc tā, kā viņš stūrē, kā arī pēc viņa stāstītās pieredzes Indijas okeānā un Bahamu salās. Kapteinis tajā laikā trīs reizes nāca lamāties, ka viņš esot novirzījies no kursa. Trakākais bija tas, ka viņš kuģi uzstūrēja paralēli viļņiem, kas kuģi gāza otrādi. Kapteinis visu laiku sēdēja zem klāja vai gulēja. Lejā bija liels bardaks, visu skapišu saturs un kapteiņa kartes atradās uz grīdas. Tajā brīdī, kad mēs bijām nokāpuši lejā, kapteinis sēdēja galvu saķēris un ar izmisušu skatienu vērās mūsos. Pēc kāda laika viņš pieņēma lēmumu izstāties no sacensībām. Mums tika dots uzdevums nolaist visas buras un iedarbināt motoru. Kamēr tas tika darīts, viens kungs gados pakrīta un salauza mazo kauliņu pēdā, tagad uz kuģa palika tikai septiņi pilnībā funkcionējoši cilvēki. Kad laida lejā priekšējo buru, tā tika saplēsta, un tad jau bija skaidrs, ka mēs sacensības tiešām neturpināsim. Kapteinis mainīja kursu, un kapteiņa palīgs Manuels veda mūs uz Gotlandi, tuvāko sauszemi. Lielie uztraukumi bija beigušies, tagad atlika tikai gaidīt, kad būsim galā. Mēs, trīs latvieši, sēdējām uz klāja un vērojām saulrietu. Bijām slapji, izskalūši un vajadzēja uz tualeti, bet, kad kāds vaicāja, vai iesim lejā, atbilde bija pārliecinošs nē! Beigās Anete sadūšojās nokāpt lejā pārgērbties. Pēc piecām minūtēm viņa elsodama uzrāpās atpakaļ uz klāja. Nu jau domāju, ka tūlīt būs jātur viņas garie blondie mati, taču viņa brīdī pasēdēja mierīgi, un nelabums drīz vien pārgāja."

Edgars: „Kad nokāpu lejā, kapteinis mani sagaidīja ar viltīgu skatienu. Jautāja, vai man nav slikti, kad sagaidīja noraidošu atbildi, priecīgs deva vairākus uzdevumus, kas bija jāpaveic, jo biju viens no retajiem rīcībspējīgajiem cilvēkiem uz klāja. Ūdens no viļņiem sitās virsū kā ar spaiņiem, bet par brīnumu tas bija silts un patīkams. Vienīgi saldie cepumi

kļuva sāļi, kad tos ēdām, jo jūras ūdens tika visur.”

leva: „Kad iebrāucām ostā, es nekad mūžā vēl nebiju tā priecājusies par sauszemi. Vakarā pārvilkām sausas drēbes, varējām ieslēgt sildītāju un izžāvēt slāpās. No rīta tikām maksas dušā, viena monēta – trīs minūtes siltā ūdens. Matus biju spiesta mazgāt izlietnē. Tajā dienā mūsu kuģa „invalidi” brauca uz slimnīcu, bet mēs pa to laiku izbaudījām salas skaistumu. Vakarā mūs uz sava kuģa uzaicināja dāņi. Kuģis „Klitta” piedalījās sacensībās tāpat kā mēs un arī iekļuva tajā vētrā, tāpēc apkalpe bija nolēmusi sacensības neturpināt. Šis vakars pie dāņiem bija īsta svētlaipe. Vakarīgās viņi bija pagatavojuši makaronus un Bologas mērci ar daudz gaļas un izcepuši torti par godu jubilāram no viņu kuģa. Uz mūsu kuģa gaļas nebija vispār, ja vien neskaita tos konservētos cisiņus, kas nemaz neatgādināja gaļu. Ar ēšanu uz mūsu kuģa vispār bija pašvaki, pārtikām no sviestmaizēm brokastīs un pusdienās, vakariņās pa retam uzvārīja kādu konservu zupu. Pārsvārē ēdām Latvijas pārtiku, jo ēdiens tika iegādāts Rīgā. Nākamajā dienā ap pusdienlaiku pametām salu, lai dotos pa taisno uz Ščecinu.

Tā bija mana nelaimīgā diena. Ap dienas vidu sāku barot zivis. Atklāti sakot, es biju ļoti kārtīgs vēmējs – matus jau laikus sasēja astē, brīdināju visus, lai mūk nost no ceļa. Visu dienu nogulēju kā beigta plekste uz klāja. Vienreiz mēģināju dabūt iekšā ēdienu, bet neveiksmīgi, jēlie iepriekšējā dienā vārītie makaroni tika atdoti jūrai jau desmit minūtes pēc apēšanas. Arī tajā dienā kuģa slīpums bija liels, tāpēc mana seja atradās aptuveni četrdesmit centimetru attālumā no ūdens, vismaz seju varēju nomazgāt. Jutu milzīgu nogurumu. Saprātu, ka jādodas lejā, lai mēģinātu aizmigt, bet, kad biju lejā, pirmais, ko apciemot, bija Albatross (tā mēs saucām savu tualeti). Pirmo reizi mūžā sevi ieraudzīju zaļā krāsā. Pēc tam kapteinis ieteica uz gulamvietu līdzīgi gēmt miskastes maisiņus, lai nav jāskraidā. Liela skraidīšana jau arī nesanāca, jo kuņģis bija pilnīgi tukšs. Nakts pagāja mierīgi, aizmīgu labi, nakts maiņu man arī atļāva nogulēt. Nākamās dienas jau izskatījās pēc kūrorta brauciena, visiem viss bija labi, sauļojamies, spēlējām uz kuģa kārtis. Kaut viss ceļš varējis būt tāds!”

Edgars: „Priekšpēdējā burāšanas dienā tikām pamodināti ar ziņu, ka ir sākusies mūsu nakts maiņa. Nebija jausmas, ka esam tuvu sauszemei. Izgājām uz klāja, visapkārt simtiem gaismu, civilizācija. Saņēmām rīkojumu stūrēt, uzmetu aci kursam. Pienāca kapteinis un lika turēties pie zaļās gaismas. Kad pavēros apkārt, no simtiem gaismīgu neviena neizskatījās zaļa. Uz klāja bija iznākusi visa apkalpe, redzēju tikai mazu daļu starp mastiem. Atbildēju kapteinim, ka neredzu zaļu gaismu, tad man tika norādīts virziens uz spožāko gaismekli. Man šķita, ka tas ir kuģis un ka tā ir zila gaisma, bet kapteinis bija pārliecināts, ka tā ir tieši tā zaļā gaisma, uz ko mums jādodas. Turēju kursu un vaicāju blakus sēdošajām latvietēm, kā tas izdodas, jo redzēju tikai to, kas bija tieši pretī vai pavisam aiz muguras. Par laimi man ir laba redze, jo kapteiņa zaļā gaisma izrādījās milzu tankkuģis. Speciāli turēju uzdoto kursu, pēdējā brīdī veicu strauju manevru, lai apbrauktu kuģi, bet arī tas neuztrauca kapteini. Jutos apstulbis, jo man nebija nekādu ideju, kur būtu jābrauc, bet no visiem deviņiem cilvēkiem uz klāja stūre bija tieši manās rokās. Beidzot kapteinis saprata, ka kuģis pats nezina, kurp braukt, un atkal lika man braukt uz zaļo gaismu. Un atkal man nebija ne jausmas, ko viņš domā ar zaļo gaismu, jo aizvien tuvāk nāca krastā esošā ceļa laternu gaismas. Tā tas turpinājās līdz brīdim, kad maza jahta, ko atkal pamanīju pēdējā brīdī, lika man mainīt kursu uz vajadzīgās ostas pusi. Nepatīkami pārsteigts par pārējo vienaldzību turpināju turēt jauno kursu uz šķietami pareizo ostu. Sešu ziņkārīgo galvu dēļ redzamība joprojām bija tuvu nullei, nekas nemainījās līdz brīdim, kad atradāmies 20 metrus no bojas, kurai stūrēju taisni virsū. Sapratīs, ka tiešām neredzu, kur dosos, kapteinis no kuģa priekšgalā klieudzot sāka dot pavēles. Meitenes palīdzēja atrisināt situāciju, laikus man ziņojot, kurp doties. Tāda nu bija mana pirmā un pagaidām pēdējā iebrukšana ostā. Vēl ilgi nevarēju tikt vajā no divainās sajūtas, ka uz mani neviens vairs nekliedz vāciski. Nākamais rīts aizsākās daudz patīkamāk, kuģojām pa upi tieši uz mūsu galamērķi. Sen kārotā atpūta varēja sākties...”

(Turpmāk vēl)

Uģis Kalmanis, Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes loceklis

Pieprasījums un piedāvājums

Tie, kas dzimuši jau brīvās Latvijas laikā, ne-spēj saprast, ko nozīmē vārds „deficīts”, kas tik pašsaprotams bija padomijas gados. Arī vārdam „imports” bija spēks, kas ķēra cilvēkus kā zibens spēriens. Vidējam padomju cilvēkam nebija iespēju dabūt ne vienu, ne otru. Izredzētie bija jūrniki, kuri tika klāt deficītajam importa precēm. Lūk, dažas deficīta lietas, kas padomju gados bija īpaši pieprasītas.

1. Košjenes. Tagad tās var nopirkt it visur, bet padomju laikā līdz pat astoņdesmito gadu beigām bija nopērkamas tikai no jūrnikiem. Viena paciņa – piecas tāfelītes – maksāja pusotru rubļu (apmēram 1,50 latu), bet tālāk tās jau varēja pārdot par diviem un pat divarpus rubļiem, lai gan šāds bizness bija aizliegts.

2. Džinsi. Padomju Latvijā deficīta manta un kontrabandas prece. Maksāja no 100 līdz pat 200 rubļiem. Pēc gada valkāšanas tos varēja pārdot par tādu pašu cenu.

3. Tualetes papīrs. Padomju laikā pēc tā vajadzēja stāvēt mežoniņā garās rindās.

4. Skaņuplates. Par „Beatles”, „Bony M”, ABBA vai Čikāgas piecīšu plati nācās šķirties apmēram no 150 rubļiem.



5. Lodiņu pildspalvas. Līdz pat septiņdesmitajiem gadiem padomijā tās nevarēja nopirkt, kaut gan pasaulē lietoja jau vairāk nekā 20 gadu. Īpaši vērtīgas bija lodiņu pildspalvas ar dažādu krāsu kodoliņiem.



6. Cigaretes. „Camel” un „Marlboro” bija visiecientākās, šo cigarešu paciņa nemaksāja mazāk par pieciem rubļiem.



7. Plastmasas maisiņi ar uzrakstiem „Camel” un „Marlboro”, ko no spekulantiem varēja nopirkt par 10-15 rubļiem.

Spirta jūra

2012. gada beigās klajā nāca grāmata „Spirta jūra. Kontrabanda Baltijas jūrā starp diviem kariem”, ko varētu saukt arī par kontrabandistu rokasgrāmatu, lietojamu pat mūsdienās.

Liepāju droši var saukt par Latvijas spirta kontrabandas galvaspilsētu, savulaik teica viens no grāmatas „Spirta jūra. Kontrabanda Baltijas jūrā starp diviem kariem” autoriem Aigars Urtāns.

Tiesa gan, droši to var apgalvot tikai par pagājušā gadsimta 20. un 30. gadu Liepāju, jo tieši šo periodu savā un igauņu – tēva un dēla Raimo un Risto Pullatu – grāmatā pētījis vēsturnieks un Bauskas muzeja līdzstrādnieks Aigars Urtāns.

„Ja Igaunijā ar spirta kontrabandu nodarbojās visā piekrastē – no Ainažiem līdz Narvai, un to pat varētu uzskatīt par Igaunijas kultūrvēstures sastāvdaļu, tad Latvijā vienlīdzības zīmi ar Igauniju varētu likt tieši Liepājas pusei. Kuģi, kas no Dancigas un Klaipēdas brīvostām kursēja uz Liepāju, ar kontrabandas spirtu apgādāja visu Kurzemi. Arī metodes kurzemnieki izmantojuši tādas pašas kā igauņi – spirtu no kuģiem desmit litru skārda kannās iegremdēja ūdenī, vēlāk ar laivām izcēla un pēc tam krastā paslēpa, ierokot smiltīs. Par nožēlu neesot izdevies atrast nevienu no šīm vēsturiskajām kannām – ne Pāvilostā, ne Bernātos, ne arī kur citur,” stāsta A. Urtāns.

Noteicošais faktors tik plašai nelegālā spirta ieviešanai bijis spirta un degvīna valsts monopols un augstie nodokļi, kuru dēļ augsta bija arī legālā alkohola cena – 0,5 litri spirta maksājuši 6 latus, lai gan pašizmaksa bijusi pārdesmit santīmu. Tāpat sava nozīme bijusi arī tolaik valdošajam „pussausajam likumam”, proti, legālu alkoholu svētku dienās un brīvdienās veikalos netirgoja, bet restorānos to vairs nevarēja nopirkt pēc pulksten 10.

„Tas arī bija viens no iemesliem, kāpēc akciju sabiedrība „Union”



sāka ražot „Prozit” konfektes ar tīra spirta pildījumu, ko piedāvāja kafejnīcās un restorānos,” pastāstīja Urtāns.

Viens no veidiem, kā tolaik varēja iegūt lētu spirtu, bijis atdalīt to no latola – degvielas ar spirta piejaukumu, kas maksājusi 45 santīmus par litru. Vācot materiālus grāmatai, Urtāns uzzājis, ka kādam kurzemniekam no 160 litriem latola izdevies iegūt 58 litrus spirta.

Grāmatā galvenokārt apkopoti muitas arhīva un latviešu 20., 30. gadu presē atrodamie materiāli par spirta kontrabandu, tajā ir arī bagātīgs uzzīņu pielikums, un izdevums būs interesants gan ekonomistiem un muitniekiem, gan liepājniekiem, apgalvo tā autors un izdevēji. Grāmatā iekļauti arī interesanti fakti par spirta kontrabandu, kas ņemti no latviešu daļlitteratūras, piemēram, Viļa Lāča darbiem. Grūtāk bijis atrast ar spirta kontrabandu saistītas dziesmas, tāpēc grāmatā atrodama tikai viena – par to pašu „Neibādi”.



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 KUĢU 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

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062129, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

BĪSTAMO KRAVU UN BERAMKRAVU INSPEKCIJA

Tāl. 67062120, fakss 67860083

E-pasts: kdd@lja.lv

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



@LVJurasAd



BANKA JŪRNIEKIEM

Jūrniekiem DNB banka piedāvā īpaši pielāgotus finanšu risinājumus un nosacījumus dažādiem bankas pakalpojumiem - izdevīgākiem ikdienas norēķiniem, valūtas pārskaitījumiem, aizdevumu saņemšanai mājokļa un auto iegādei. Specializēti piedāvājumi arī jūrnieku ģimenēm.

Savs finanšu darījumu vadītājs palīdzēs rast risinājumu ikvienā finanšu jautājumā, lai arī kurā pasaules daļā Jūs atrastos.