



200 GADI PĒC KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA

LATVIJAS JŪRNICĪBAS VĒSTURISKAIS MANTOJUMS UN NĀKOTNES
PERSPEKTĪVAS



MAF

Mediju atbalsta fonds



Kultūras ministrija



Sabiedrības integrācijas
fonds

AUGUST 1, 2025

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA
Meldru iela 5

Šis materiāls “200 gadi pēc Krišjāņa Valdemāra” ir tapis Latvijas Jurnieciības savienības īstenotā projekta Enkurs 2025 ietvaros. “200 gadi pēc Krišjāņa Valdemāra” ir sagatavots ar Sabiedrības integrācijas fonda finansiālu atbalstu no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem. Par “200 gadi pēc Krišjāņa Valdemāra” saturu atbild Latvijas Jurnieciības savienība.

Saturs

LATVIJAS JURNIECĪBAS VĒSTURISKAIS MANTOJUMS UN NĀKOTNES PERSPEKTĪVAS	4
KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA MANTOJUMS	4
GADS KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA ZĪMĒ	5
Eseju konkursa labākais darbs - Zanes Bondare "21. gs. Krišjānis Valdemārs"	6
MANS GARA ARISTOKRĀTS KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS	14
INFORMĒTS – TĀTAD APBRUŅOTS	15
VĒSTURISKAIS MANTOJUMS	17
JŪRSKOLAS UN JURNIECĪBAS IZGLĪTĪBA	17
Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola	19
JURNIECĪBAS IZGLĪTĪBA PĒC OTRĀ PASAULES KARA	20
JURNIECĪBAS POLITIKA PIRMĀS REPUBLIKAS LAIKĀ	20
JURNIECĪBAS POLITIKA PĒC NEATKARĪBAS ATJAUNOŠANAS LATVIJĀ	22
KUĢNIECĪBAS	22
KUĢU BŪVE LATVIJĀ	24
HERCOGA JĒKABA LAIKS	24
KUĢU BŪVE KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA LAIKĀ	25
RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVA	27
DISKUSIJAS LATVIJAS JURNIECĪBAS SAVIENĪBAS KOPSAPULCĒ	30
Latvijas jurniecība 200 gadus pēc Krišjāņa Valdemāra: vakar, šodien, rīt	30
LATVIJAS JURNIECĪBAS NOZARE PĒC NEATKARĪBAS ATJAUNOŠANAS LATVIJĀ - PROBLĒMAS, ZAUDĒJUMI, IEGUVUMI	31
Vai sietam cauri neizkrita jurniecības politikas veidošana un regulēšana?	31
Jurniecības pārvaldības plusi un mīnusi	32
Jurniecības izglītība pirms un pēc reorganizācijas	34
Vai mums vispār jurnieki būtu jāsagatavo?	34
NEPABEIGTĀ OSTU PĀRVALDĪBAS REFORMA	35
Kas kopīgs ostām un slaucamām govīm?	35
Nost ar neprofesionāļiem!	36
Ietekmes sviras	37
Kā ir ar pārvaldnieku līmeni?	38
Vai tiešām osta no ostas ne ar ko neatšķiras?	38
LSEZ izveide atšķiras no tā laika biznesa procesiem Latvijā	39
Kā kļūt arvien caurspīdīgākiem?	40
Ar likumprojekta karogu uz Saeimu	41

Dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un maksājumi valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu	42
<i>Deja vu</i> sajūta	42
SM atkal jauns ostu pārvaldības modeļa variants	45
EM, uzņēmēji un Latvijas mazās ostas SM piedāvājumu pilnībā neatbalsta	47
Ko varam secināt?	47
SECINĀJUMI PAR JŪRNIECĪBAS NOZARES IEGUVUMIEM	48
SECINĀJUMI PAR JŪRNIECĪBAS NOZARES ZAUDĒJUMIEM	49
JŪRNIECĪBAS NOZARES NĀKOTNES PERSPEKTĪVAS.	49
VĪZIJA, VIRZIENS, RĪCĪBA, IESPĒJAS	49

LATVIJAS JŪRNIECĪBAS VĒSTURISKAIS MANTOJUMS UN NĀKOTNES PERSPEKTĪVAS

“Jurniecība ir viena no Latvijas kultūrvēsturiskajām un sociāli ekonomiskajām jomām, kas ļāvusi mūsu tautai attīstīties un kļūt turīgai. Šobrīd Latvija ir viena no jurniekiem bagātākajām valstīm – aptuveni 11 jurnieku uz 1000 ekonomiski aktīvo iedzīvotāju, un tās jurnieki ir augsti kvalificēti un pieprasīti visā pasaulē. Aptuveni 95% Latvijas jurniecības izglītības iestāžu absolventu strādā savā profesijā, kas ir visaugstākais rādītājs starp profesijām. Pasaulē pieprasījums pēc kvalificētiem kuģu virsniekiem katru gadu pieaug (pieaug pārvadāto kravu apjoms un kuģus skaits), un jurnieka profesija tiek vērtēta kā viens no globālās ekonomikas balstiem. Ar kuģiem pārvadā 90% pasaules kravu, tādēļ jūras kravu pārvadājumus pamatoti uzskata par pasaules ekonomikas mugurkaulu. Arī Latvija tajā vēsturiski ieņēma nozīmīgu lomu gan ar savām ostām, gan jurniekiem. Ne velti 2020. gadā, kad sākās COVID-19 pandēmija, Starptautiskā Jurniecības organizācija (IMO) pieņēma rezolūciju, kas aicināja pasaules valstis noteikt jurnieka profesiju par kritisko profesiju (*key worker*), jo bez jurniekiem pasaules tautsaimniecība nav iedomājama.”

KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA MANTOJUMS

Atzīmējot Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadu, arī LJS sapulce bija veltīta viņa vēsturiskā mantojuma izvērtēšanai, uzsverot Valdemāra lielo nozīmi Latvijas jurniecības veidošanā un attīstībā, kā arī viņa ideju aktualitāti pašreizējo nozares izaicinājumu risināšanā. Visi sapulces dalībnieki bija vienisprātis, ka ir ļoti svarīgi saglabāt un popularizēt Valdemāra mantojumu, lai jauniešus iedvesmotu lieliem darbiem, mudinātu sabiedrību uz notiekošajiem procesiem raudzīties plašākā perspektīvā un, protams, stiprinātu Latvijas jurniecību.

K. Valdemārs bija viens no jaunlatviešu politiskās stratēģijas noteicējiem. 19. gs. 70.–80. gados nacionālajai kustībai bija jāatrisina dilemma starp latviešu tautas emancipāciju Baltijas provinču autonomijas apstākļos, sadarbojoties ar vācbaltiešiem, vai integrāciju Krievijas valstī un sabiedrībā, sagraujot Baltijas autonomiju un asi konfrontējot ar Baltijas muižniecību. K. Valdemāra nostāja bija viens no faktoriem, kas noteica nacionālās kustības izvēli par labu otrajai iespējai un bezierunu pakļaušanos rusifikācijas politikai.

K. Valdemārs bija sekmīgs lobists un nacionālās kustības pārstāvis sakaros ar Krievijas valdošajām aprindām. Viņš izveidoja labus kontaktus ar impērijas flotes ģenerāladmirāli un jūrlietu ministru lielkņazu Konstantīnu Nikolajeviču (*Белый князь Константин Николаевич*), kā arī vairākiem citiem ministriem, ilgstoši baudīja to protekciju savos konfliktos ar Baltijas muižniecību. K. Valdemārs bija vienīgais 19. gs. latviešu politiķis, kuru 1872. gadā personiskā audiencē pieņēma imperators Aleksandrs II (*Александр II Николаевич*). Pirms [Maneseina revīzijas](#) Baltijas provincēs 1882. gadā K. Valdemāram bija iespēja tikties ar viņu, iesniegt savu memorandu un ietekmēt revīzijas norisi.

Ceturtkārt, K. Valdemārs bija ievērojams ekonomists un Krievijas Impērijas jūrniecības attīstības veicinātājs. Viņš ilgstoši bija Ķeizarkās Krievu tirdzniecības un jūrniecības veicināšanas biedrības sekretārs, rediģēja tās žurnālu, izdeva jūrniecības [terminu](#) vārdnīcas, vadīja līdzekļu vākšanas kampaņas, kas kumulēja vismaz 5 miljonu rubļu lielu kapitālu. Pēc K. Valdemāra ierosmes 1867. gadā tika pieņemts Krievijas Impērijas jūrskolu likums, izveidota 41 jūrskola, kurās līdz 1893. gadam izglītību ieguva 25 000 cilvēku.

Piektkārt, K. Valdemārs bija ievērojams publicists un sabiedriskās domas veidotājs. Rakstīja galvenokārt vācu un krievu valodā, bet latviešu presē viņa dzīves laikā publicēti aptuveni 90 viņa raksti.

K. Valdemāra publikācijas galvenokārt veltītas tautsaimniecības, jūrniecības un agrāro reformu jautājumiem. Lai gan daudzu publikāciju autorība nav pilnīgi droši nosakāma, ir pietiekams pamats uzskatīt, ka K. Valdemārs aktīvi sekmēja slavofilu preses kampaņu par Baltijas provinču autonomijas un Baltijas muižniecības privilēģiju atcelšanu, kā arī iesaistījās tajā personiski.

GADS KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA ZĪMĒ

2025. gads aizrit Krišjāņa Valdemāra zīmē – “Vairosim Valdemāru”, tam par godu jau notikušas vairākas aktivitātes. Latvijas mākslas skolu audzēkņi, konkursa “Mantojums” dalībnieki, darināja laivu un kuģu modeļus, un šie darbi bija eksponēti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā izstādē “Kuģu parāde”. LJS izsludinātajā fotokonkursā piedalījās 70 autori ar vairāk nekā 200 darbiem, kā rezultātā tapusi ceļojoša fotoizstāde, kas ceļu uzsāka Muzeju naktī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un nu ir devusies tālāk, lai šos darbus varētu apskatīt citviet Latvijā, kā arī eseju konkurss “21.gadsimta Krišjānis Valdemārs”.

Eseju konkursa labākais darbs - Zanes Bondare “21. gs. Krišjānis Valdemārs”

Projekta “Enkurs 2025” ietvaros tika organizēts arī jauniešu eseju konkurss, kur viņi tika aicināti izstrādāt esejas par tēmu mūsdienu Krišjānis Valdemārs. Par labākā darba autori tika atzīta Zane Bondare.

Zane Bondara ESEJA “21. gs. Krišjānis Valdemārs”

Valdemār,

Ar savu bagātību un daudzpusību - žilbini,

Ar savu unikalitāti un identitāti – pārsteidz,

Ar savu garu un dvēseli – dari lepnu,

Ar savu harizmu un kultūru – padari īpašu,

Ar savu humoru un atjautību – padari unikālu,

Ar savu tālredzību un gudrību – iedvesmo,

Ar savu nozīmību un latviskumu – padari

dārgu!

Katrs Tavs darbs Latvijai ir licis augt,

Un Tavā ietekmē tā joprojām plaukst!



Pirmais – tieši ar šo vārdu var raksturot Kr. Valdemāru, kurš Latvijai ir nozīmīgs ar vairākām lietām – pirmās latviešu biedrības dibinātājs, pirmās latviešu publiskās bibliotēkas dibinātājs, pirmais latviešu folkloras krāšanas ierosinātājs, pirmais jaunlatviešu kustības organizētājs un vadītājs, pirmais, kurš sevi nekaitrējās saukt par *Latvieti* un vēl un vēl, taču vislabāk Kr. Valdemāru mēs pazīstam pēc viņa ieguldīta darba Latvijas jurnieciības attīstībā.

Pirmkārt, dižgars Kr. Valdemārs ir **aktualizējis vērtības un rakstura īpašības, kurām ir jāpiemīt jebkuram cilvēkam, lai jurniecībā kaut ko sasniegtu** – drosme, neatlaidība, kopā būšana, uzdrīkstēšanās, jo *"dedzīga tuvākā mīlestība, cieta apņemšanās un nesaudzīga izdarīšana iespēj visu"* (Latvijas Jurniecības savienība, 2015). Tikai ar savu neatlaidību Kr. Valdemārs panāca sava jūrskolu attīstības projekta realizāciju, jo viņam tika norādīts, ka zemnieki – zvejnieki šādās skolās neies, ja nedabūs valsts uzturu, naudas pabalstus u. c., taču, neatradis valsts iestādes piekrišanu savam jūrskolu projektam, viņš nebaidoties no šķēršļiem cīnījās par savu ideju īstenošanu un gribēja pierādīt savu ideju pareizību (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019). Lai veiktu lielus darbus, nepieciešama aizrautība, entuziasms, centība un izturība, kas ir *"mūžīguma, gudrības un spēka simbols"* (Rake-Lasmane, 2025) un ienes *"gaismu, apskaidrību un zināšanas, alkas pēc grāmatu lasīšanas, spēju aizraut visu jaunatni"* (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2020). Nevar aizmirst arī par tādām rakstura īpašībām kā gudrība, attapība, tālredzība, atvērtība inovācijām, jo tieši par saviem panākumiem Kr. Valdemārs *"var pateikties savam praktiskajam prātam, ātrajai attapībai un veiklai derīgo apstākļu izlietošanai, jo tā nav palikusi bez iespaida uz klausītājiem, kuri daudzkreiz šo Valdemāra īpašību dēļ sāka piekrist viņa uzskatiem"* (Sprūde, Limane, 2024). Un kā var iztikt bez humora izjūtas? Par Kr. Valdemāra humora izjūtu un attapību vēsta Baltijas jūras izsmelšanas biedrība, kuras aizsegā viņš ar zemniekiem runāja par to tiesībām (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2020). Viss iepriekšminētais piemita Kr. Valdemāram, un tāpēc viņš bija *"iedvesmojoša un harizmātiska personība, kas Latvijai deva spēku un jaudu uzsākt lielus darbus"* (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2021). Un ne velti, lielus darbus uzsākdams, viņš atrada cilvēkus, kas viņam pievienojās, atbalstīja, un viss notika, kā Kr. Valdemārs bija iecerējis. Izcilo spēju dēļ viņš ieguva labu sabiedrisko stāvokli galvaspilsētā – pazīšanos ar vairākām augstām Krievijas impērijas amatpersonām, iegūstot lielu ietekmi Pēterburgā un Maskavā, kādu Krievijas impērijas laikā nerasniedza neviens cits latvietis, taču Kr. Valdemārs bija *"cilvēks bez uzpūtības, lielības un iedomības, ļoti pieklājīgs, rāms, kurš valdzināja ar savu pieticīgo vienkāršību un saistīja un pārsteidza ar savām vispusīgajām zināšanām un visaptverošo garu, saprātu un izpratni"* (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2020). 21. gs. Kr. Valdemāram ir jābūt tā laika Kr. Valdemāra 3. pakāpē, jo mūsdienās strauji mainīgajos ekonomiskajos apstākļos cilvēkam ir jāpiemīt visām iepriekšminētajām vērtībām un rakstura īpašībām, kā arī ir jābūt ar savu stratēģisko redzējumu, jāprot domāt trīsdimensionāli, piemītot konceptuālai, radošai un kritiskai domāšanai, jāorientējas uz attīstību, pārmaiņām un rezultātu sasniegšanu, kā arī jāpiemīt vadītāja kompetencēm – darbinieku motivēšana un attīstīšana, komandas un pārmaiņu vadīšana. Kā norāda V. Zelče, *"šodienas skatījumā Valdemārs būtu augstākā līmeņa menedžeris, specializējies inovatīvu, riskantu starptautisku, arī nacionālu un lokālu projektu īstenošanā"* (Jūrnieks, 2015).

Otrkārt, latviešu uzņēmējdarbības gara modinātājs Kr. Valdemārs apzinājās jurniecības attīstības nozīmību Latvijā, tāpēc **iemācīja latviešiem mīlēt jūru un apvienoties kā tautai, vienoti skatoties uz jūru kā uz iespēju zemi**. Šī ekonomiskā pieeja veicināja arī Latvijas jurniecības attīstības sākumu, jo ne velti, Rojā pirmo reizi savām acīm ieraugot jūru, Kr. Valdemārs rakstīja: *"Jūras dižans izskats tik vareni sagrāba jaunekļa garu, ka*

tas visas trīs dienas gandrīz neko citu nedomāja kā par dižano jūru, pie kā ar bērnišķīgu drošumu jau toreiz tūlīt sataisīja plānu jeb projektu, kādā vizē varētu Rojas upē ietaisīt dziļāku ostu, lai tur palielas laivas un mazi kuģi varētu ienākt” (Rake-Lasmane, 2025). Jūras plašums un varenība Kr. Valdemārā, kas pats nācis no pazemīgās vienkāršības, jau bērnībā atstāja neizdzēšamu iespaidu (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019), jo dzimtā puse nav tālu no jūras (Valdemārs dzimis Talsu apriņķa Ārlavas draudzē) un viņa interešu lokā allaž bijusi kuģniecība. Atrodoties Tērbatā, Kr. Valdemārs jau savos rakstos uzsvēra jūru kā tautas brīvības simbolu, uzsverot, ka latvieši un igauņi jau sendienās bijuši veikli un droši jūras braucēji, aicinot dot iespēju Baltijas piekrastes nabadzīgajiem iedzīvotājiem iegūt jūrnieka arodizglītību” (Rake-Lasmane, 2025), kas liecina, ka Kr. Valdemāra ieskatā jūrniecība latviešiem bija kā iespēja apvienoties kā tautai. Savos rakstos visa mūža garumā Kr. Valdemārs aicina materiāli, tiesiski un garīgi novārdzināto un apspiesto latviešu tautu biedroties saimnieciskiem nolūkiem (Latvijas Sabiedriskais medijs, 2021), veicinot latviešu tautas saimniecisko patstāvību, sagatavojot praktiskus darbiniekus ekonomiskās dzīves pacelšanai – latviešu jūrniekus, kuri uzdrīkstēsies sapņot un domāt plašāk, lai iegūtu pārticību un garīgu attīstību. Ne velti Kr. Valdemārs ir teicis: “Latvjī, brauciet jūriņā! Krājiet zeltu pūriņā!”, kas jātulko gan tiešā, gan pārnēstā nozīmē. Ja tiešā nozīmē mēs ar šo teicienu saprotam latviešu jūrniecības attīstību, tad pārnēstā nozīmē – latviešu kultūras un saimniecisko atmodu, kuras centrā jūra ir latviešu nacionālās pašapziņas veidotāja. Nedrīkstam aizmirst, ka Latvija atrodas Baltijas jūras krastā, tātad esam jūras valsts un jūra ir mūsu valsts nacionālā bagātība un pārticības avots, jo no Latvju dainām izriet, ka jūras vilņi skalo zeltu un sudrabiņu. Kr. Valdemārs bija tas, kurš jūru un jūrniecību padarīja par būtisku latviešu nacionālās apziņas simbolu un šķautni, kura arī mūsdienās turpina būt par tikpat nozīmīgu latviešu tautas nacionālās apziņas šķautni, tāpēc 21. gs. Kr. Valdemāram ir jāturpina attīstīt jūras motīvu tautas apziņā, to cildinot, godājot un popularizējot jauno jūrnieku vidū, lai arī tie iemācītos paskatīties uz jūru, kā Kr. Valdemārs to prata un darīja.

Treškārt, Latvijas jūras tirdzniecības entuziasts Kr. Valdemārs **popularizēja jūrniecību Latvijā un apzināja tās nozīmi**, tādējādi visu savu mūžu veltīja jūrniecības attīstībai Latvijā. Studējot Tērbatā, 1857. gadā iznāca Kr. Valdemāra pirmais raksts par jūrniecību “Par latviešu un igauņu iesaistīšanu jūrniecībā”, kurā, atsaucoties uz seno kuršu un igauņu kuģošanas tradīcijām un kaimiņtautu (zviedru, norvēģu, frīzu) attīstīto kuģniecību, Kr. Valdemārs norādīja, ka pašreizējā igauņu un lībiešu aprobežošana ar zveju un malkas piegādi nepilnīgi izmanto piekrastes iedzīvotāju potenciālu (Krastiņš, 2021). Rakstā “Jūrniecības kopšana Baltijā” viņš pievērsās Baltijas jūras vēsturei, rakstot par vikingsiem (varjagiem) un Indriķa hroniku, izsakot hipotēzi, ka daļa no krieviem pazīstamajiem varjagiem bijuši arī latvieši, prūši, lietuvieši, kurši un lībieši (Blumberga, 2021), no kā izriet, ka latviešiem ir vajadzīgais potenciāls, lai kļūtu par labiem jūrniekiem, taču pašreiz tas netiek pienācīgi izmantots. Kā "liels reālpolitiskais taktiķis", "ģeniāls ekonomists" un pats nebūdam jūrnieks (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015), Kr. Valdemārs uzskatīja, ka līdz šim latvieši ir bijuši praktiski tikai zemnieki, bet tā kā daudzi latvieši dzīvoja pie jūras, tad jūrniecība ir viens no ceļiem uz pārticību un garīgu attīstību, parādot, ka jūrniecība var būt ienesīgāks amats nekā

zemkopība (Krastiņš, 2021). Un tas ir pamatoti, jo Kr. Valdemārs savos pētījumos bija konstatējis, ka citas tautas jurniecībā gūst lielus materiālus labumus. Un kādēļ gan tos nevarētu gūt latvieši, kuriem dzimtenē pašiem nepieder zeme, bet kas spiesti strādāt muižās? Jurniecības nozare tajā laikā bija brīva niša, kur latviešiem pavērtos milzīgas iespējas. Ne katrs var būt labs jurnieks, bet, iegūstot vajadzīgās zināšanas, latvieši varēja kļūt par labākajiem tālbraucējiem, savu un citu kuģu vadītājiem. Ne velti Kr. Valdemārs ir teicis: „*Jūra ir tā visaugstākā druva priekš tiem, kas to prot art un ecēt ar derīgiem ieročiem*” (Rake-Lasmane, 2025). Un Kr. Valdemāra ieskatā “art un ecēt” vajag sākt nekavējoties, jo “*latviešu nācijai ir doti 200 gadi, ja nesaņemsimies, noiesim no vēstures skatuves*” (Stradiņš, 2012) – tā tad 200 gadi ir laks, lai kļūtu par pastāvīgu un pašpietiekamu nāciju. Kr. Valdemāra mērķis “*nav bijis tik daudz mācīt, kā cīnīties, ne tik daudz dot, bet saviem tautas brāļiem rādīt, ko un kā viņi paši var ņemt no dzīves*” (Ducmanis, 1997). Tā kā ar savu darbību jurniecības attīstīšanā Kr. Valdemārs bija guvis lielkņaza Konstantīna labvēlību, 1860. gadā Kr. Valdemārs apceļoja Baltijas jūras piekrasti, iepazīstoties ar vietējiem apstākļiem, un iesniedza priekšlikumus kuģniecības attīstīšanai Baltijas jūrā (Kalniņš, Gudriķe, 1965), kas ļāva izstrādāt plānu Latvijas jurniecības sekmīgai attīstībai. Liela nozīme jurniecības attīstībā bija arī Kr. Valdemāra dibinātajai pirmajai jurniecības attīstības biedrībai, viņa veiktajiem pētījumiem jurniecības ekonomikā, jurniecības un ekonomikas jautājumu izpētei, vairāku praktisku, jurnieku vajadzībām piemērotu vārdnīcu izdošanai, izstrādātajiem jūrlietu likumiem, kā arī pirmajam sastādītajam Krievijas tirdzniecības flotes kuģu sarakstam (Spārītis, 2007; Trops, 2000; Jessens, 1923), kas iezīmēja jaunu posmu jurniecības vēsturē. 21. gs. Kr. Valdemāram ir jāturpina popularizēt latviešu jurniecību caur biedrībām un organizācijām, kurām jurniecība kā nozare ir tuva, tām, kuras jurniecībā saskata Latvijas nākotni – Latvijas valsts ekonomiskās attīstības virzienu un labklājības virzītāju. Tā, piemēram, Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera izveidojusi K. Valdemāra balvu “Latvji, brauciet jūrīnā” par eksporta veicināšanu un K. Valdemāra fondu pilsoniskās sabiedrības attīstībai, kultūras veicināšanai, ekonomikas un tautsaimniecības pētījumu izstrādei (Apals, 2023). Nozīmīgu darbu Latvijas jurniecības nozares attīstībā veic arī Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jurniecības savienība, asociācijas, ostu pārvaldes u. c. iestādes.

Ceturtkārt, Latvijas jūrskolu dibināšanas iniciators Kr. Valdemārs **sekmēja jurnieku izglītības iegūšanu, attīstot jūrskolu sistēmu un dibinot jūrskolas Latvijā**. “Pēterburgas Avīzēs” Kr. Valdemārs uzsvēra, ka “*latviešiem vajadzīgas trīs lietas: pirmām kārtām skolas, otrām kārtām skolas un trešām kārtām skolas*” (Krastiņš, 2021). It īpaši tāpēc, ka “*jo mazāka tauta ir pēc skaitļa, jo vairāk par to jāgādā, ka visi ar gara spēkiem apdāvinātie locekļi tiek attīstīti*” (Stašulāne, 2003), un latvieši, kā mēs visi zinām, ir maza tauta. Ar lielu neatlaidību Kr. Valdemārs panāca likumisku pamatu demokrātiskas jūrskolu sistēmas izveidei (Krastiņš, 2019), tādējādi radot iespēju latviešu zemniekiem kļūt par tālbraucējiem – jurniekiem, jo, kā norādīja Kr. Valdemārs, arī “*viszemaļs nabaga zēniņš, ko pie mācības vedam, var, liels izaudzis, palikt par godātu vīru un darīt lielas lietas pasaulē; var daudz citus pievest pie gaismas un tā mūsu labos darbus pie bērnu bērniem vairo*” (Dreimane, 2023). Kr. Valdemāra ieskatā

kuģniecības attīstība bija cieši saistīta ar jaunu jūrskolu dibināšanu visās Krievijas impērijas jūru piekrastēs, tajā skaitā arī Baltijas. Jūras un grāmatas saikne ir neizbēgama, jo, kā teicis Kr. Valdemārs, *“prāta gaisma rada kuģniecību un nāk no kuģniecības”* (Stradiņš, 2012). Pēc K. Valdemāra iniciatīvas Krievijas Impērijā tika izveidota 41 jūrskola, ieskaitot 11 Vidzemes un Kurzemes guberņu robežās. Pirmā no tām bija Ainažu jūrskola (1864) (Šīmanis, 2005) – slavena kā pirmā zemnieku jūrskola Krievijā pēc Valdemāra projekta (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019), kura tapa kā rezultāts Kr. Valdemāra pētījumiem ekonomikā, kuros viņš galvenokārt pievērsās jūrniecības nozarei un tās attīstīšanai. Dibinot pirmo jūrskolu Latvijā, Kr. Valdemāru var salīdzināt ar viņa vārdā nosaukto ledlauzi “Krišjānis Valdemārs”, kurš, likvidējot visas grūtības savā ceļā, droši un pārliecinoši virzās uz savu iecerēto mērķi. Ne velti pirmā jūrskola ir tapusi tieši Ainažos, jo, apceļodams Baltijas jūras piekrasti, Kr. Valdemārs konstatēja, ka tieši Ainažu ciema iedzīvotāji jūrniecībā uz to brīdi ir visvairāk sasnieguši, tāpēc jūrskolas dibināšana ir likumsakarīga un dibināta ar mērķi veicināt straujāku latviešu jūrniecības attīstību tieši Ainažu apkārtnē. Ainažu jūrskola ievadīja jaunu posmu Krievijas tirdzniecības flotes kadru sagatavošanā, kas sākumā bija zemākās jeb pirmās kategorijas jūrskola ar divām klasēm – sagatavošanas un speciālo (Krastiņš, 2019). Kr. Valdemārs panāca, ka jūrskolās mācības var notikt dzimtajā valodā un ka jebkurš pagasts un pat zvejniekciems ar pienācīgu apmācāmo skaitu var lūgt atļauju jūrskolas dibināšanai. Vēstulē Krievijas imperatora brālim Konstantīnam Nikolajevičam par jūrskolu dibināšanu (1860) Kr. Valdemārs rakstīja: *“Latvieši, tāpat kā igauņi, mīl jūrniecību, ko apliecina daudzi fakti, bet viņiem ir ārkārtīgi maz iespēju efektīvi sagatavoties, izglītoties šajā jomā. Jūsu Ķeizarskā Augstība, dodiet viņiem šo iespēju!”* (Timenote, 2012). Mācoties dzimtajā valodā, daudz vairāk jauniešu vēlējās uzsākt mācības jūrskolās. Audzēkņu pieplūdums savukārt veicināja jaunu jūrskolu atvēršanu visā Latvijas teritorijā. Ainažu jūrskolas izveides panākumi motivēja Kr. Valdemāru izstrādāt jūrskolu likumu, kura pieņemšana iezīmēja jaunu virzienu visā Krievijas jūrniecībā. Jaunais likums deva tiesības pilsētu, pagastu u.c. sabiedrībām jūrmalas ciemos atvērt jūrskolas klases, kurām valsts ik gadus piešķīra 500 – 1000 rubļu lielu pabalstu, tādējādi jūrmalas iedzīvotājiem bija atvērts ceļš uz kuģniecību, un jaunā tipa skolas Krievijā nosauca par Valdemāra jūrskolām (Ainažu jūrskolas muzejs, 2019). Pateicoties Kr. Valdemāra aktivitātēm, Latvijā 1869. – 1876. g. atklāja vairākas jūrskolas, kurās bez maksas varēja mācīties jebkurš. Sekojot viņa aktīvai aģitācijai, tās piepildījās ar audzēkņiem, un tieši tas bija Latvijas plašās burinieku un tvaikoņu flotes aizsākums un lika latviešu kuģniecībai drošu pamatu. Kādā no saviem 1877. gada beigās publicētajiem pārskatiem Kr. Valdemārs raksta, ka *“atvērtas 39 jūrskolas, bet Baltijas jūrskolās mācījušies 200 latvieši un 25 lībieši”* (Blumberga, 2021). Ja 1864. gadā Ainažos mācības uzsākot, skolā bija tikai 2 skolnieki, tad viņu skaits 1. decembrī jau bija 13, bet līdz XIX gs. beigām latviešu jūrskolas absolvēja ap 3000 kapteiņu, stūrmaņu un kuģu mehāniķu, kas dibināja latviešu kuģu īpašnieku biedrības un pat sāka tālbraucēju kuģu būvi (Latvijas banka, 2006; Krastiņš, 2019). Kā norāda J. Krastiņš, 1% Latvijas iedzīvotāju nu jau tagad ir saistīti ar jūrniecības nozari (Latvijas Jūrniecības savienība, 2015). Jūrskolu dibināšana bija izdevīga arī no ekonomiskā aspekta, jo ļāva ietaupīt valsts līdzekļus, kurus Krievijas impērija maksāja ārvalstu kuģniecības organizācijām. 21. gs.

Kr. Valdemārs ir cilvēks, kas sevi uzskata par jūrnieku un ir saistīts ar jūru visciešākajā veidā, ar Kr. Valdemāru sirdī dodas iekarot jūras lielos plašumus vai to palīdz darīt citiem, paliekot krastā. Kr. Valdemārs vienmēr izmantoja iespēju un atgādināja, ka “izglītība ir visam pamatā” (Latvijas Jurnieciņas savienība, 2015). Mūsdienu Kr. Valdemāra uzdevums ir nest šo domu tālāk, kā arī iegūt vajadzīgās zināšanas, lai spētu iekarot jūru un darīt lielas lietas pasaulē, kā to bija iecerējis Kr. Valdemārs, jo, kā viņš ir teicis, “visvairāk vajadzīgas zināšanas; tās pievelk vēlāk arī vajadzīgo kapitālu kā magnēts pievelk dzelzi” (Timenote, 2012).

Piektkārt, nacionālās jurnieciņas pamatlicējs Kr. Valdemārs **veicināja Latvijas kuģubūves attīstību**, jo Kr. Valdemāra dibinātajās jūrskolās audzēkņi bija ieguvuši nepieciešamās zināšanas, lai uzsāktu tālbraucēju kuģu būvi. Līdz 19. gs. vidum latviešu īpašumā bija laivas un nelieli burinieki, kuri paredzēti tuviem pārvadājumiem piekrastes zonā un kuri nedodas tālāk par Pēterburgu. Lai uzsāktu Latvijas kuģubūvi, Kr. Valdemārs veica pētījumus par zvejniekciemu piemērotību kuģubūvei, analizējot norvēģu flotes veidošanos un smeloties idejas no Rietumeiropas un Skandināvijas kuģu būvniekiem. Kr. Valdemāra ieskatā latvieši kuģubūvi var attīstīt piejūras zvejnieku ciemos un ārpus pilsētām. Un ne bez iemesla, jo Latvijai ir vēsturiski izveidojies izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis, pieejams lēts darbaspēks un kokmateriālu apjoms kuģubūves attīstībai. Kr. Valdemāra laikā dominēja divmastu burinieku būve. Tā, piemēram, viena divmastu burinieka būvē tika izmantoti 350 deviņmetrīgi priežu baļķi, 1500 m līko ozolbaļķu, 10 000 naglu, 3024 kg dzelzs, 336 kg piķa, 10 mucas darvas, u. c. 19. gs. otrajā pusē tika uzbūvēti 83 burinieki Ainažos, 256 burinieki Rīgā, 68 burinieki Ventspilī un 18 burinieki Liepājā (Bernsone, 1998; Malahovska, 1998; Frīberga, 1991), no kuriem daudzi tika būvēti zvejniekciemā un kuģoja pasaules jūrās. Kuģubūvi īpaši izdevīgi bija attīstīt tieši garajā jūras piekrastē, jo tā varēja ietaupīt valsts līdzekļus, tos novirzot jūrskolu attīstībai. 21. gs. Kr. Valdemārs ir ne tikai izcils kuģu būvētājs, protot uzbūvēt kuģus ar labu manevrētspēju un lielu kravnesību, bet arī veikls kuģotājs, protot šos kuģus veiksmīgi manevrēt jūrā. Mūsdienu Kr. Valdemāra uzdevums ir nepadoties pie grūtībām, ar kurām var saskarties kuģu būves nozare, un vairojot tās apjomu un prestižu gan Latvijas, gan citu valstu acīs.

Visbeidzot, pirmās latviešu tautas atmodas garīgais tēvs un vadonis Kr. Valdemārs **iemācīja jūrniekiem būt patriotiskiem un mīlēt savu tautu un valsti**, jo tieši Kr. Valdemārs bija pirmais no izglītotajiem latviešiem, kurš atklāti atzina savu tautību, pie savām studenta istabas durvīm ar lepnumu piestiprinot vizītkarti ar piebildi “latvietis” (Birkerts, 1925). Kr. Valdemārs ne reizi vien ir uzsvēris latviešu tautas kā nācijas pastāvēšanas nepieciešamību, iestājoties par latviešu tautas tiesībām (Veinbergs, 1948), cenšoties kopt tautas pašapziņu un aicinot zemniekus uz patstāvību saimnieciskajā laukā un izglītībā. Latviešu nacionālās kustības politisko mērķu īstenošana Kr. Valdemāra ieskatā bija atkarīga no latviešu zemnieku masas ekonomiskās emancipācijas, radot sīko zemes īpašnieku slāni un jaunu ekonomikas nozaru – sevišķi jurnieciņas – attīstība (Apals, 2023). Kr. Valdemāra aktivitāšu rezultātā pieauga tautiskais romantisms un attīstījās latviešu sabiedriskā doma, radot priekšnoteikumus tautas tālākai attīstībai un patriotismam, kam ir nozīmīga loma

nacionālās identitātes saglabāšanā un stiprināšanā (Laukmane, 2021). Lai gan šobrīd latviešiem ir sava valsts un sabiedrībā atklāti varam runāt latviešu valodā, nacionālā pašapziņa ir izaicinājums arī 21. gs. Kr. Valdemāram, tāpēc viņa uzdevums ir turpināt sekmēt latviešu jurniecības attīstību caur nacionālā patriotisma prizmu, vienmēr atceroties, kas mēs bijām, kas mēs esam un kas mēs varētu būt nākotnē, neaizmirstot par latviešiem kā par nāciju un nepieciešamību mīlēt savu valsti visa mūža garumā.

Kr. Valdemāra devums Latvijas jurniecības attīstībā ir neizmērojams. Kā norāda U. Brūklene: „*Kr. Valdemārs ir viens no veidiem, kā Dievs svētīja Latviju, un Valdemārs godam izpildīja savu misiju*” (Latvijas Jurniecības savienība, 2015). Ne velti Kr. Valdemārs ir ieguvis latviešu jurniecības pamatlicēja un tēva godu, aktualizējot katram jurniekam nepieciešamās vērtības un rakstura īpašības, iemācot mīlēt jūru, savu tautu un valsti, aicinot dibināt jūrskolas, kuģu būvētāju un jurnieku sabiedrības, propagandējot jūras izglītību, mudinot latviešus nodarboties ar jūras saimniecību, kā arī popularizējot jurniecību Latvijā un apzinot tās nozīmi. Zemnieka ģimenē dzimušais latvietis ar savu dzīvi pierādīja, ka izcelsme netraucē iegūt labu izglītību, izveidot spožu karjeru un ierakstīt savu vārdu Latvijas vēsturē, līdz ar to viss ir mūsu pašu rokās. Lai gan pagājuši 200 gadi kopš Kr. Valdemāra dzimšanas, 21. gs. Kr. Valdemāri var daudz ko mācīties no šī 19. gadsimta ekonomista, publicista, sabiedriskā darbinieka, tautas patriota, jaunlatvieša, nacionālā humānista idejām, uzskatiem un pārliecības. Viņa lielie darbi joprojām norāda, kurā virzienā mums būtu jātiecas, tāpēc Kr. Valdemārs kā bezgalīgas iedvesmas un Latvijas mīlestības avots šodienas Latvijai un tās cilvēkiem ir vitāli svarīgs. Ielaižot Kr. Valdemāru sevī, arī mēs būsīm gatavi lieliem darbiem. Varbūt ne vienmēr jādibina jaunlatviešu kustība, laicīgais koris, publiskā bibliotēka vai jāuzbūvē kuģis, bet pietiek ar patriotismu, mīlestību pret Latviju un savu tautu un kādu labu darbu, kas izdarīts savas valsts un tautas labā, padarot visu mūsu dzīvi Latvijā labāku, tāpēc būtiski ir vairot Kr. Valdemāru, darīt tāpat kā Kr. Valdemārs un, iedvesmojoties no Kr. Valdemāra, būt gataviem lieliem darbiem un izaicinājumiem!

MANS GARA ARISTOKRĀTS KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS



Gints Šīmanis.

Tā par Valdemāru saka žurnālists Gints Šīmanis, kurš, uzrunājot sapulces dalībniekus, teica: “Gara aristokrāta nominēšana nāk no tautas dzejnieka Imanta Ziedoņa. Gluži tāpat kā “garainis, kas veicina vārīšanos”. Šāds “garainis”, man atnākot no dienesta tālajā Vidusāzijā, otrajā kursā bija latviešu literatūras vēstures pasniedzējs Gunārs Bībers. Toreiz vēl docents, tagad – profesors, kurš mums stāstīja par Krišjāni Valdemāru. Tās bija lekcijas, kā tagad moderni teikt, ar pievienoto vērtību. Proti, tautsaimnieciskajā, īpaši jūrlietu aspektā. Skrēju uz fakultātes bibliotēku, lai uz trim dienām dabūtu mājās lasīt Antona Birkerta monogrāfiju “Krišjānis Valdemārs un viņa centieni” (1925). Pārrakstīju, jo kopēšanas tehnika tajos laikos bija aiz septiņām atslēgām. Krišjānis Valdemārs mani uzrunāja! Laikam iedarbojās Ainažu jūrskolas muzejā redzētais, “Mazvilņu” tuvums jūrai un, neapšaubāmi, raduraksti – esmu taču zvejnieka Hugo Krūmiņa mazdēls un tālbraucēja kapteiņa Imanta Vikmaņa krustdēls. “Valdemāra lieta” varēja uzņemt apgriezienus.

Universitātes gadi lieliski sakrita ar Atmosferas laiku. Latvijas Kultūras fonda aktivitātēs pēc Egona Līva un Arvja Popes iniciatīvas dzima Jurniecības vēstures kopa. Ceļu uz to atrada filozofs Kārlis Lūsis, jo Zinātņu akadēmijā tolaik sākās vesela programma jaunlatviešu kustības rehabilitēšanai. Viņi vairs nebija “buržuāziskie nacionālisti”. Kopā ar Kārli Lūsi sākām stutēt “Valdemāra lietu” – aizsākās Krišjāņa Valdemāra akadēmiskie lasījumi, sastādījām un izdevniecībā “Avots” nodrukājām Krišjāņa Valdemāra rakstu izlasi “Tēvzemei” (1991). Tas bija pirmais Valdemāra darbu izdevums pēc Otrā pasaules kara Latvijā.

Ko esmu mācījies no sava gara aristokrāta? Pirmkārt, mērķu skaidrību. Nav jēgas darboties bezjēdzīgi, bez ideāliem un nākotnes vīzijām. Protams, sāncenšiem tas var būt arī sāpīgi. Tādēļ nevēlos būt padotā statusā, jo neviens jau nespēj samierināties ar padotā ampelmaņa lomu stulba priekšnieka vadībā. Par laimi, padotību tomēr var arī neizvēlēties, ceļus ejot patstāvīgi, kaut vienatnē.

Otrkārt, nekas nav būtiskāks par cilvēkmīlestību. Ja Valdemārs tā nemīlētu savus līdzcilvēkus, viņš neaicinātu tos iet jūrā, dibināt kuģniecības sabiedrības, veidot bibliotēkas, kopt dzimto valodu un mācīties svešvalodas. Iniciatīvu vākt tautasdziesmas Krišjānim Baronam taču deva Valdemārs.

Treškārt, dots devējam atdodas. Ir lietas, ko nevar izsvērt naudā. Tāda ir arī “Valdemāra lieta”. Paldies visiem, kas to ir sapratuši!”

INFORMĒTS – TĀTAD APBRUŅOTS

Dižas idejas var nomirt dabiskā nāvē, ja nav cilvēku, kurus šīs idejas iedvesmo, kuri tās paceļ un nes tālāk. Ja tādi cilvēki atrodas, tad kā karogs un publicitātes instruments ir vajadzīga prese. Ideālā variantā – brīva prese. Par brīvas preses nozīmi savās pārdomās dalījās žurnāliste Anita Freiberga.

“Kā sadzīvo vārda brīvība, privātās dzīves neaizskaramība, personas gods un cieņa, tiesu neatkarība un cilvēka tiesības saņemt informāciju?

Satversmes 100. pants bez visām citām brīvībām ietver arī preses brīvību. Taču šīs tiesības nav neierobežotas. Ko prese drīkst un ko ne? Vai dažkārt preses brīvības vārdā netiek publiskoti fakti, kas vēlāk neapstiprinās, bet personai jau nodarīts morālais kaitējums? Kāda ir žurnālista ētika? Šie ir jautājumi, uz kuriem atbildes varētu būt vienkāršas, tomēr dzīvē viss ir daudz sarežģītāk.

Patiesībā runāt par tēmu, kā mēs, žurnālisti, strādājam, pasniedzam informāciju, veidojam sabiedrisko domu, iekļūstam cilvēku prātos, mani pamudināja daži notikumi senākā un ne tik senā pagātnē.

Šī gada aprīļa beigās notika Latvijas Ostu, loģistikas un tranzīta padomes (LOLTP) sēde. Medijos bija sacelta milzīga aģiotāža ap Ostu attīstības fondu. Valsts kontroles atzinums par nelikumībām ar naudas izplekarēšanu fondā noturējās visu mediju ziņu TOP augšgalā. Uz preses saceltās aģiotāžas fona Ostu padomes pārstāvētajām ministrijām Ostu attīstības fonds šķita ļoti slidens jautājums. Neizskatīsies smuki, ja mēs tagad šādu ziņojumu apstiprināsim, labāk tālāk no grēka! Varbūt šo jautājumu tikai pieņemsim zināšanai? Ministru prezidente LOTLP sēdē vairākkārt uzsvēra “nav smuki” un vairākkārt izteica priekšlikumu fondu likvidēt. Bet paši fonda finansētāji – Rīgas brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde un Ventspils brīvostas pārvalde – tomēr atzinīgi vērtē Ostu attīstības fonda nozīmi ostu popularizēšanā un reklāmā, organizējot dalību starptautiskajās izstādēs zem vienotā zīmola “VIA Latvia”, un viņu viedoklis bija, ka Ostu attīstības fondu vajag saglabāt, tāpēc Satiksmes ministrijai tika dots uzdevums rast risinājumu fonda turpmākai darbībai, bet presē pēc LOTLP sēdes izskanēja ziņa, ka fonds ir likvidēts. Un šī ir tikai viena no maldinošajām ziņām, ko saņēmusi sabiedrība, par lietas patieso būtību tā arī neuzzinot. Bieži vien medijs nevis atspoguļo, bet kontrolē pasauli, un tas, kas rodas šīs kontroles rezultātā, pēc tam jau kļūst par realitāti. Medijs atlasa notikumus un cilvēkus, par kuriem stāstīt, veido politiku un stratēģiju, kā pasniegt informāciju.

Savulaik, kad satiksmes ministrs bija Vilis Krištopans, kārtējā pirmdienas preses konferencē viņš atbildēja uz kāda žurnālista jautājumu, ja nemaldos, tas bija jautājums par nodomu veidot īpašu ceļu fondu, kur ieskaitītu noteiktus procentus no akcīzes nodokļa, un šo naudu novirzītu ceļu infrastruktūras attīstībai. Žurnālists izteica

aizdomas, ka fonds varētu būt barotava. Ap šo lielā Viļa, kā viņu devēja laikraksts “Diena”, ideju bija liela ņemšanās, daudz kritikas, vieni bija par, citi pret, kā jau pie mums tas notiek. Krištopans nemeklēja pareizos vārdus un nemēģināja runāt politkorekti, viņš atklāti pauda savus uzskatus un nostāju: “Nauda pati no sevis nerodas, nevajag cerēt, ka pa nakti izaugs naudas koks kā Buratino muļķu zemē. Ja mēs nesakārtosim savus ceļus, tad Latvija paliks muļķu zeme.” Nākamajā dienā visu laikrakstu virsrakstos bija rakstīts: “Satiksmes ministrs V. Krištopans nosauc Latviju par muļķu zemi.” Punkts. Patiesībā žurnālistiem tā bija medus maize, bet Krištopanam šī muļķu zeme ir palikusi pielaulāta uz mūžu.

Mediji, gribam to vai ne, ietekmē mūsu dzīvi, mēs ar tiem saskaramies gan tieši un apzināti – lasot, klausoties vai skatoties konkrētu plašsaziņas līdzekļu veidotu saturu, gan arī netieši, savā sociālo tīklu burbulī. Tagad, kad mediji pastāv dažādajās digitālajās platformās – datorā, planšetē, viedtelefonā –, saturs paliek, bet mainās forma un veids, kā mēs lasām.

Mediju formāti mainās, mēs īsti nevaram paredzēt, kāds būs nākamais, taču skaidrs ir viens, mediju tehnoloģijas neglābjami maina arī sabiedrību un cilvēkus. Nemainīgam vajadzētu palikt uzstādījumam, ka žurnālista pienākums ir sniegt patiesu informāciju. Tā vajadzētu būt, taču dzīvē viss ir savādāk, jo preses brīvību visos laikos ir ietekmējusi cenzūra, nauda un politika.”

VĒSTURISKAIS MANTOJUMS

JŪRSKOLAS UN JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA

Izglītība ir viena no jūrniecības neatņemamām sastāvdaļām. Tās uzdevums ir sagatavot nepieciešamos kadrus tirdzniecības, kara un zvejas flotēm. Latvijas jūrskolu vēsturē ir vairāki nozīmīgi posmi. Pirmo navigācijas skolu izveidošana Latvijas teritorijā notika 18. gadsimta beigās un 19. gadsimta sākumā. Jaunu jūrskolu dibināšana un to sekmīga darbība 19. gadsimta otrajā pusē un 20. gadsimta sākumā nodrošināja latviešu *burinieku laikmetu*. Svarīgs posms bija jūrskolu dibināšana un kuģniecībai nepieciešamo kadru gatavošana Latvijas Republikā. Jūrniecības izglītības iestāžu darbība PSRS okupācijas laikā. Līdz ar tautas atmodu un Latvijas Republikas atjaunošanu Latvijas Jūras akadēmijas izveide un darbība. Divas reizes jūrniecības izglītības attīstību pārtrauca pasaules kari. Katram posmam bija savas iezīmes, uzdevumi un panākumi.

Pirmo Navigācijas skolu Latvijas teritorijā nodibināja 1789. gadā Rīgā. Pilsētas rāte, izmantojot ievāktos nodokļus no kuģiem Rīgas ostā, atvēra jūrskolu. Tajā mācījās 15 – 20 audzēkņi. Mācību grāmatu nebija, tāpēc visus priekšmetus vācu valodā mācīja viens skolotājs. 1804. gadā Navigācijas skolu pārveidoja par Rīgas 2. apriņķa skolu. To izvietoja Pētera I palastā. Nodaļa navigācijas apguvei bija paredzēta 12 audzēkņiem. 1820. gadā sliktās apmeklētības dēļ to slēdza. 1839. gadā kapteinis D. H. Foss Rīgā atvēra privātskolu jūrnieku sagatavošanai. Šo gadu var uzskatīt par sākumu nepārtrauktai jūrniecības izglītības apguvei Latvijas teritorijā. 1844. gadā skolu savā pārziņā pārņēma Rīgas Biržas komiteja. Tā jūrskolu paplašināja. Lai sagatavotu kuģu stūrmaņus un kapteiņus, tika izstrādāta jauna mācību programma, kuru 1849. gadā 2. novembrī apstiprināja Krievijas Izglītības ministrs. Rīgas jūrskolu laikā no 1844. līdz 1865. gadam beidza 213 audzēkņi, tai skaitā 27 ar kapteiņa diplomu, 163 – ar tālbraucēja stūrmaņa un 23 – ar tuvbraucēja stūrmaņa diplomiem.

19. gadsimta otrajā pusē notika lielas izmaiņas Krievijas ekonomikā. Gadsimta sākumā atcēla dzimtbūšanu Kurzemē un Vidzemē, bet 1861. gadā visā Krievijā. Zemnieki arvien vairāk iesaistījās saimnieciskajā dzīvē. Strauji pieauga lauksaimniecības produkcijas ražošana. Tā un kokmateriāli galvenokārt veidoja Krievijas ārējās tirdzniecības eksportu. Tās tirdzniecības flote bija maza un nespēja pārvadāt visas kravas. Latviešu zemnieki, kas dzīvoja pie jūras, izmantojot situāciju, iesaistījās burinieku būvē. 1857. gadā uzbūvēja pirmos kuģus, kuru tilpība pārsniedza 100 NRT – *Peter Sofia* (192 NRT) Mangaļos un *Wictoria* (122 NRT) Pabažos. 1864. gadā sākās latviešu burinieku braucieni uz Rietumeiropas ostām. Ainažos būvētais 2 – mastu gafelšoners *Katarina* (kapteinis Kristiāns Johans Dāls) nogādāja kravu uz Ģenti, Beļģijā. Kuģa iegūtā peļņa navigācijā iedrošināja pārejos burinieku īpašniekus uzsākt pārvadāt kravas uz Rietumeiropas ostām. 1870. gadā pirmais latviešu burinieks devās pāri Atlantijas okeānam uz Montevideo (Urugvaja). Tā bija Ainažos būvētā 3 – mastu barkentīna *Georg* (kapteinis O. Olsons). Vēlāk braucienos uz Ameriku iesaistījās arvien vairāk

latviešu burinieku un tie kļuva regulāri. Burinieku būvi jūrmalas ciemos veicināja vairāki faktori – zemās koku cenas no valsts mežiem, lēts darbaspēks un būvmeistaru pieaugošā pieredze. Vienīgais kavēklis bija kuģu vadītāju trūkums. Rīgas biržas komitejas jūrskola un navigācijas klase pie Liepājas progimnāzijas nespēja sagatavot nepieciešamo skaitu. Kavēklis bija arī vācu valoda kā mācību valoda. Bija nepieciešamas izmaiņas diplomētu jūrnieku sagatavošanā.

Jaunu jūrskolu dibināšanā Latvijā un arī Krievijā liela nozīme bija latviešu tautsaimniekam, publicistam un jaunlatvietim Krišjānim Valdemāram (1825 – 1891). Viņa darbība un idejas par tirdzniecības flotes kadru sagatavošanu, kā arī pirmās jaundibinātās Ainažu jūrskolas sekmīgā darbība, bija par pamatu tam, ka 1867. gadā Krievijā tika pieņemts jauns likums par jūrskolām. Uz tā pamata pilsētām, pagastiem un sabiedrībām bija atļauts atvērt *jūrmalā* jūrskolas. Tās varēja apmeklēt jebkurš cilvēks, ja viņš prata lasīt, rakstīt un bija jūras prakse. Mācības bija bez maksas un notika audzēkņu dzimtajā valodā. Pirmajā atvērtajā jūrskolā Ainažos mācību valoda bija latviešu un igauņu, bet pārējās Latvijas teritorijā – latviešu. Krievijas valsts iestādes deva skolu atvēršanas atļauju, apstiprināja tās nolikumu, izstrādāja mācību programmu un sniedza materiālu palīdzību. Latvijas teritorijā nodibināja desmit jaunas jūrskolas – Ainažos (dibināja 1864. g.), Dundagā (1869. g.), Jēkabpilī (1869. g.), Ventspilī (1871. g.), Jūrkalnē (1872. g.), Užavā (1872. g.), Rojā (1873. g.), Engurē (1875. g.), Mangaļos (1876. g.) un Liepājā (1876. g.). Pēc šī likuma darbojās arī Rīgas Biržas komitejas jūrskola.

Pieaugošais diplomēto jūrnieku skaits nodrošināja iespēju attīstīt burinieku būvi Vidzemes un Kurzemes jūrmalās. No 19. gadsimta otrās puses līdz 1. pasaules karam te uzbūvēja ap 550 burinieku, kas bija piemēroti tāliem braucieniem (tilpība lielāka par 100 NRT). Pēc 1904. gada burinieku būve samazinājās, jo kritās vedmaksas un tie vairs nespēja konkurēt ar tvaikoņiem, kuru skaits pieauga.

Ievērojot šīs kuģniecības attīstības tendences, 1902. gadā Krievijā pieņēma jaunu jūrskolu likumu, kas izmainīja esošo jūrskolu statusu. Rīgā un Mangaļos darbojās augstākā tipa, bet Ainažos, Liepājā un Ventspilī bija zemākā tipa tālbraucēju jūrskolas. Pirmās gatavoja tvaikoņu vadītājus. Otrās bija domātas jūrniekiem – praktiķiem un gatavoja burinieku vadītājus. Sagatavošanas jūrskolas, kas gatavoja audzēkņus iestājai tālbraucēju jūrskolās, bija Ainažos, Mangaļos, Dundagā, Rojā un Engurē. Visas skolas bija trīsgadīgas. Likums pastiprināja rusifikāciju. Mācību valodu visās jūrskolās tas noteica krievu valodu. Lietot latviešu un igauņu valodu bija aizliegts. Līdz 1. pasaules karam jūrskolas Latvijā sagatavoja vairāk nekā 3000 diplomētu kuģu vadītāju. Daļa no viņiem brauca par kapteiņiem un stūrmaņiem uz latviešu buriniekiem. To skaits samazinājās un daļa kuģu vadītāju pārgāja darbā uz tvaikoņiem. Daļa atrada vietas uz tirdzniecības flotes kuģiem, kas bija pierakstīti Krievijas ziemeļu un Tālo Austrumu ostās. Daļa vadīja Ķīnas tirdzniecības tvaikoņus. Šis jūrniecības izglītības posms noslēdzās 1915. gadā, kad Latvijas teritoriju sasniedza 1. pasaules kara fronte. Jūrskolas savu darbību pārtrauca. Tās, izņemot Rīgas tālbraucēju jūrskolu, evakuēja Krievijas iekšienē. Aizbrauca daļa jūrskolotāju un audzēkņu, evakuēja daļu inventāra, mācību līdzekļus, skolu arhīvus.

Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola

Krišjāņa Valdemāra jūrskola darbību sāka 1920. gada 28. novembrī. Tā bija Latvijas Finanšu ministrijas Jūrniecības departamenta vidējā speciālā mācību iestāde. Mācības notika latviešu valodā. Skolas materiālo bāzi veidoja agrāk darbojošos jūrskolu inventārs – Rīgas Biržas komitejas jūrskolas mācību līdzekļi, navigācijas instrumenti, modeļi, bibliotēka, Ainažu, Ventspils, Liepājas un Mangaļu jūrskolu reevakuētie mācību līdzekļi un mēbeles, kā arī Jūrniecības departamenta dāvinātie navigācijas instrumenti un grāmatas. Skolas darbības laikā tika iegādāti jauni mācību līdzekļi jūras astronomijā, fizikā, radiotelegrāfijā u.c. 1931. gadā Jūrniecības departaments nodeva skolas rīcībā mācību kuģi – motorburinieku “Jūrnieks”, uz kura varēja veikt jūras praksi. Jūrskolas pasniedzēji uzrakstīja jaunas mācību grāmatas speciālajos priekšmetos latviešu valodā, piemēram, V. Šmulders “Kuģu būve”, R. Brūvels, A. Žagers “Jūras astronomija”, E. Breikšs “Navigācija”, R. Brūvels “Kosmogrāfija” u.c. Pirmajā mācību gadā Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā uzņēma 62 audzēkņus. 1925. gadā atvēra arī Kuģu mehāniķu nodaļu un jūrskola ieguva nosaukumu Krišjāņa Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skola. Abās nodaļās mācību kurss bija četrgadīgs. Skolas darbības pamatā bija Jūrniecības departamenta izstrādātie noteikumi par jūrskolām – sākumā 1920. gadā izdotie, ar papildinājumiem 1925. gadā, vēlāk – 1931. gadā izdotie noteikumi. Jūrskolas absolventi ieguva vidējo speciālo izglītību bez tiesībām iestāties augstskolā.

Skolas abās nodaļās katru gadu mācījās vairāk nekā 100 skolēnu un strādāja ap 40 skolotāju. Ilggadēji skolas pasniedzēji bija Eduards Ogriņš, Erihs Breikšs, Roberts Brūvels, Hugo Grotuss, Miķelis Grotiņš, Kārlis Purns, Kārlis Rudzis, Voldemārs Šmulders, Alfreds Žagers u.c. No skolas dibināšanas dienas līdz 1941. gadam tās priekšnieks bija Ernests Kalniņš. Otrā pasaules kara laikā skolas priekšnieks bija mācību kuģa “Jūrnieks” kapteinis Pauls Neimanis.

Katru gadu labākie skolas absolventi tika apbalvoti ar Rīgas Biržas komitejas un Latvijas kuģu īpašnieku savienības balvu (zelta pulksteni). No 1923. līdz 1940. gadam apbalvojumu saņēma E. Dunkels, K. Ģeņģergailis, O. Brūvers, E. Brikmanis, E. Bauers, A. Kalniņš, E. Kristlībs, A. Roze-Roziņš, P. Skulte, A. Ozoliņš, J. Bergs, V. Eraks, R. Kunstbergs, P. Miezītis, A. Osis, K. Aigars, E. Šmits-Kalējs, K. Dumpe, K. Stiebrīņš, M. Kārkliņš, A. Krauklis, J. Krēsliņš, P. Paegle, H. Timuška, R. Pēkšens, K. Krastiņš, P. Braškis, T. Krūmiņš, V. Jonass, A. Pūce, P. Ābele. Paulam Brašķim Rīgas Biržas komitejas piešķirtais zelta pulkstenis glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. 1985. gadā to muzejam uzdāvināja P. Brašķa dzīvesbiedre Malda Brašķe.

Skolas atvēršanas patiesie iniciatori un praktiskā sagatavošanas darba galvenie veicēji bija Jūrniecības departamenta direktors Andrejs Lonfelds un Kuģniecības nodaļas vadītājs Krišs Liepiņš. Lai labāk saprastu, kāpēc Latvijai tik svarīgi bija atvērt tādu mācību iestādi kā Krišjāņa Valdemāra jūrskola, jāpalūkojas vēsturē. Pirmā pasaules kara laikā Latvija bija zaudējusi ap 90% tirdzniecības flotes, nedarbojās neviena profesionālu jūrnieku sagatavošanas iestāde.

JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA PĒC OTRĀ PASAULES KARA

Pēc Otrā pasaules kara Rīgā, Liepājā, Ventspilī, Engurē un Salacgrīvā atvēra vairākas vidējā un zemākā līmeņa jūrskolas. Lielākā bija Rīgas jūrskola, kas atradās Kronvalda bulvārī 6, 8, 10. To atvēra 1944. gada beigās, kad vēl nebija beidzies Otrais pasaules karš. Līdz mācību gada sākumam uzņemtie jūrskolnieki palīdzēja remontēt telpas, strādāja jūras transporta atjaunošanā un konvojēja vācu karagūstekņus uz darbu Rīgas ostā. Mācības bija latviešu un krievu valodā, par pasniedzējiem strādāja Latvijas brīvvalsts kuģu virsnieki. Skola bija slēgta, pusmilitāra mācību iestāde, kurā uzņēma tikai vīriešus. Jūrskolnieki valkāja formas tērpus un dzīvoja kopmītnē valsts apgādībā. 1945./1946. gadā mācības sāka 210 kursanti – nākamie tālbraucēji stūrmaņi, kuģu remonta tehniķi, tehniķi kuģu mehāniķi, hidrotehniķi, kuģu spēka iekārtu, automatizēto sistēmu ekspluatācijas un kraušanas darbu mehanizācijas speciālisti. Pirmais izlaidums trīs nodaļās notika 1949. gadā. No 1950. gada sākuma varēja mācīties tikai krievu valodā un vietējos skolotājus nomainīja iebraucēji. Svešā valoda un sociālistiskajai iekārtai nepieņemama biogrāfija daudziem latviešiem aizšķērsoja ceļu uz jūru. Īslaicīgi kuģu vadītāju un mehāniķu nodaļa darbojās arī Ventspilī. Jūrskolas absolventus varēja norīkot darbā uz jebkuru PSRS kuģniecību, arī Galējiem Ziemeļiem vai Tālajiem Austrumiem. Līdz 1989. gadam jūrskolu beidza 1700 speciālistu. No 1993. līdz 2006. gadam šajā ēkā darbojās Latvijas Jūras akadēmija.

Pēc Otrā pasaules kara augstāko izglītību jūrniececībā vairākums Latvijas tirdzniecības un lielo zvejas kuģu kapteiņu un mehāniķu ieguva Admirāļa Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā vai Kaļiņingradas Zivirūpniecības un zivsaimniecības tehniskajā institūtā, bet vadošie ostu darbinieki – Odesas Jūras flotes inženieru institūtā.

Kopš 1989. gada mums ir sava Latvijas Jūras akadēmija, kuras studenti pirmo augstskolas dokumentu – studenta apliecību – saņēma Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā (pirmo reizi 1989. gada 31. oktobrī).

JŪRNICĪBAS POLITIKA PIRMĀS REPUBLIKAS LAIKĀ

1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas daudzu nozīmīgu uzdevumu vidū viens no svarīgākajiem uzstādījumiem bija jūrniececības attīstība, par vienu no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem pasludinot jūrniececības izglītības attīstību un savas tirdzniecības flotes radīšanu.

Pēc Latvijas Republikas proklamēšanas sākās darbs arī pie Latvijas jūrniececības pārvaldes veidošanas. Triju gadu laikā izveidoja Latvijas jūrniececības pārvaldi. Tā bez lielām izmaiņām darbojās līdz 1940. gadam. Jūrniececības departamenta darbība veicināja Latvijas jūrniececības attīstību. Palielinājās tirdzniecības flote, turpināja attīstīties Latvijas ostas. Pilnveidojās dienesti, kas nodrošināja kuģošanas drošību. Jūrniececības departaments sekmīgi nodrošināja Latvijas kā jūras valsts attīstību.

Pirmā Latvijas valdība (no 1918. gada 18. novembra līdz 1920. gada 11. jūnijam).

Jau 1919. gada sākumā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas pakļautībā izveidoja Jūrlietu nodaļu, ko, Pagaidu valdībai no Liepājas atgriežoties Rīgā, pārveidoja par Jūrniecības departamentu.

1919. gada 6. augustā Rīgas jūras līcī uz mīnas uzsprāga burinieks „Pauls”, 13. decembrī netālu no Lielupes līdzīgs liktenis piemeklēja vācu burinieku „Forsette”, par situācijas nopietnību liecināja vēl daudzas citas kuģu bojāejas, tāpēc svarīgs uzdevums bija kuģu ceļa iezīmēšana Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī, kur no Pirmā pasaules kara bija palikuši Krievijas kara flotes izveidotie mīnu lauki, kā arī vāciešu izliktās mīnas. Plaši mīnu lauki bija pie Ragaciema un Daugavgrīvas, bet kuģu ceļā atradās vairāk nekā 20 nogrimušu kuģu vraki. Jūrniecības departaments Rīgā, Ventspilī un Liepājā organizēja mīnu loču dienestu un lūdza Latvijas krastu apgaismošanas valdi atsūtīt Latvijas piekrastes jūras kartes, kurās būtu iezīmēts kuģu ceļš mīnu laukos. Arī pēc gada – 1920. gada augustā – bija tikai viens oficiāls kuģu ceļš Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī. Jūrniecības departamenta organizēta mīnu tralēšana notika 1922. gadā, kad ekspedīcijā piedalījās astoņi kuģi un bāzes kuģis „Laima”, un turpinājās līdz pat okupācijai 1940. gadā.

1919. gada vasarā jaunizveidotā Jūrniecības departamenta galvenie uzdevumi bija kuģu satiksmes nodrošināšana ar ārzemēm, kuģošanas drošība gar Latvijas piekrasti.

Tieši tāpat kā Rīga nekad nav gatava, šķiet, arī neviena institūcijas struktūra un pārvalde nekad nevar būt pietiekami laba, lai to nevarētu reorganizēt un pārkārtot. Tāds liktenis bija arī Jūrniecības departamentam: 1920. gada pavasarī mainījās Jūrniecības departamenta struktūra un tika nodibināta Kuģniecības nodaļa, bet 1921. gadā mainījās Jūrniecības departamenta pakļautība – Ministru kabinets 16. augusta sēdē apstiprināja tā pāreju no bijušās Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas uz Finanšu ministriju. Jūrniecības departamentu veidoja Kuģniecības, Valsts kuģu ekspluatācijas, Administratīvi - saimnieciskā nodaļa, Tehniskā un Hidrogrāfiskā daļa. Reformas rezultātā departamenta darbinieku skaits palielinājās no 27 līdz 50.

1922. gada 1. aprīlī valsts jūrniecības pārvaldes izveidošana noslēdzās. Par galveno iestādi kļuva Jūrniecības departaments. Tā uzdevums bija regulēt un veicināt kuģniecību un satiksmi jūrā un iekšējos ūdensceļos; pārzināt ostu un ūdensceļu uzturēšanu un būvi, kā arī hidroenerģijas ieguvī uz upēm; pētīt jūras un iekšējos ūdeņus; nodrošināt kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Jūrniecības departamentā darbojās Kuģniecības nodaļa, Tehniskā daļa, Hidrogrāfiskā daļa, Administratīvi - saimnieciskā nodaļa. Jūrniecības departamentam bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu valdes. To uzdevums bija pastāvošo kuģniecības likumu un ostu noteikumu pildīšanas uzraudzība, uzraudzība pār kuģu, laivu, plostu kustību un stāvēšanu ostā, kuģu aplūkošana un pārbaude, ostas piestātņu, teritoriju un citu ierīču lietošanas, kuģu iekraušanas un izkraušanas uzraudzība, palīdzības sniegšana kuģniecības nelaimes gadījumos, tirdzniecības kuģu uzmērīšana, loču dienests.

JŪRNICĪBAS POLITIKA PĒC NEATKARĪBAS ATJAUNOŠANAS LATVIJĀ

“Deviņdesmito gadu sākumā biju valdībā un šo laiku atceros kā lielā nezināmā laiku,” saka toreizējais valsts lietu ministrs Kārlis Līcis. “Tad valdības vīriem domas un prāti bija aizņemti ar valsts celtniecības darbiem. Pārlūkojot Ministru kabineta darba kārtību, varu teikt, ka līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, bet ekonomika palika aiz borta, jo vienkārši nebija laika par to domāt. Bija jādibina visas jaunās valsts institūcijas: jāizveido armija un muita, jābūvē robežas, jādibina sava policija un prokuratūra. Piedevām vēl darbs sākumā norisinājās reālas divvaldības apstākļos. Krievijas rublis, *repsēni*, valūta, kā to visu sakārtot, kā izveidot civilizētu finanšu sistēmu – tas, lūk, bija valdības uzdevumu degpunktā.

Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostā. Taču tas nevarēja būt sociālistiskais princips, visu vajadzēja sakārtot ar likumdošanas aktu palīdzību, garantējot uzņēmējdarbībai patīkamu vai vismaz pieņemamu vidi.

KUĢNICĪBAS

Pēc Krišjāņa Valdemāra ierosmes 1881.gadā tika izveidotas kuģniecības akciju sabiedrības “Dundaga” un “Kurzeme”, kas ātri beidza savu darbību. Ilgāku laiku pastāvēja vienīgi K. Valdemāra iedvesmotā kuģniecības sabiedrība “Austra” (1882), kas apvienoja 1200 paju biedrus un darbojās no 1882.- 1885.gadam. Tās komerciālie panākumi nebija lieli, neveiksmes lielā mērā noteica K. Valdemāra uzsvars uz burukuģu izmantošanu laikmetā, kad strauji attīstījās tvaikoņu flote.

No 1890. līdz 1910.gadam ik gadus Eiropas ūdeņos kuģoja ap 170 latviešu koka kuģi.

“1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas viens no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem – radīt savu tirdzniecības floti. Flote, pārsvarā jau veci kuģi, kuru vidējais vecums bija vairāk nekā 30 gadi, bija privāto rēdereju vai sīko un vidējo kuģu īpašnieku rokās (valsts īpašumā 10% tirdzniecības flotes kuģu; kopumā ap 400 privāto kuģīpašnieku).

Jau 1936. gadā izstrādā un valdība pieņem jūras tirdzniecības flotes modernizācijas programmu, kas paredz atjaunināt floti ar lielākiem un modernākiem kuģiem. Šajā nolūkā privātās kuģniecības sabiedrības izveido “Apvienoto kuģniecības akciju sabiedrību”, kuras uzmanības lokā paredz ietvert kā menedžmentu, tā loģistiku. Viens no pirmajiem lielajiem soļiem – motorkuģa “Hercogs Jēkabs” iegāde 1939. gadā. Tālāko akciju sabiedrības attīstību, tās darbības izvērsumu pārtrauca Otrais pasaules karš.

1940. gada pēc Latvijas okupācijas Latvijas tirdzniecības flote tika iekļauti 89 tvaikoņi, t.sk. trīs preču pasažieru (piekrastes) un pa vienam dažādu uzdevumu kuģim (hidrogrāfiskais, jūras ledlauzis, jūras velkonis, ostas ledlauzis, velkonis, tūristu). Sarakstā iekļauti arī divi motorkuģi, pieci burumotorkuģi, t.sk. skolas kuģis “Jūrnieks”, un septiņi burinieki.

No 89 kuģiem, kas bija 1940. gada 1. janvāra sarakstā, nacionalizē 59. Pārējie ir gājuši bojā, atrodas remontā vai arestēti ārzemju ostās, pārvesti zem citu valstu karoga, nav pildījuši pavēli atgriezties PSRS ostās u.c.

no 1991. līdz pat 2004. gadam, kad LK kļuva par privātu uzņēmumu, ik reizes Latvijas Jūrnieceības savienības gada kopsapulcēs un citos tamlīdzīgos saietos jūras ļaudīm bija ļauts izteikt savu viedokli, diskutēt, strīdēties, celt gaismā faktus, norādīt uz nepilnībām, piesaukt kliegzošu netaisnību un vēl daudz ko tamlīdzīgu.

Atjaunotā Latvijas valsts ieguva milzīgu vērtību –“Latvijas kuģniecību” ar tās tirdzniecības floti, kas deviņdesmito gadu sākumā valsts budžetam deva vairāk nekā 90% no valūtas resursiem.

1994. gadā LK vēl ir valsts uzņēmums, kurā zem Latvijas karoga brauc 74 kuģi, no tiem 35 ir ledus klases tankkuģi, un tieši tankkuģu flote tolaik deva 60% no LK peļņas. Lai gan, kā teica LK direktora vietnieks I. Vikmanis, LK bija atzīta visās pasaules jūrnieceības aprindās, bet radionavigācijas ziņā tās kuģi atradās pasaules kuģošanas kompāniju pirmajā trīsdesmitā, uzņēmuma galvenā problēma bija jaunu kuģu iegādes nepieciešamība, jo ik gadus naglās bija jānoraksta ne mazāk par trim kuģiem. Toreiz I. Vikmanis rakstīja: „Esmu stingri pārliecināts, ka „Latvijas kuģniecība” tādā vai citādā īpašuma un pārvaldes formā pastāvēs un dos Latvijas valstij lielus ienākumus un cilvēkiem darbu vēl ļoti, ļoti ilgi.” Kad 1996. gadā LK jau bija kļuvusi par privatizējamo valsts akciju sabiedrību, tās toreizējais direktors Pēteris Avotiņš mums kādā intervijā teica, ka savulaik „Latvijas jūras kuģniecība” bija viena no vadošajām PSRS kuģniecībām, tāpēc šo bāzi naudas pelnīšanai vēlējās pakļaut dažādas ekonomiskās struktūras. 1991. gadā šīm struktūrām tas neizdevās, bet tā vien šķiet, ka mokošajā privatizācijas procesā šīs struktūras neatradās visai tālu no iekārotās siles. P. Avotiņš: „To, ka esam valsts uzņēmums (līdz pat privatizācijas sākumam), izjutām ik dienas. Dažādām valdībām ir bijusi dažāda attieksme. Pirmās valdības politiskā prizma lika darboties ekonomiski īpatnēji – ņemt, neko nedodot pretī. Ar skumjām atceros „Latvenergo” un „Bankas Baltija” lietas. Naudu, ko paņēma no kuģniecības kontiem, taču varēja ieguldīt flotes atjaunošanā. Tomēr valsts uzņēmumam bija jāpakļaujas valdību prasībām. LK vadība centās uzņēmumu virzīt atbilstoši valsts interesēm, pierādīt, ka te tiek kopts un saglabāts valsts īpašums. Uz privatizācijas procesu es raugos optimistiski, lai gan jūtu, ka tas būs pietiekami ilgstošs un grūts.”

P. Avotiņam izrādījās taisnība. LK privatizācijas process ilga gandrīz desmit gadus un bija vairāk nekā mokošs. Uz jautājumu, ko no LK privatizācijas ieguva Latvijas valsts un kas tagad, 2011. gadā, notiek šajā koncernā, atbildi visdrīzāk varēs rast ne ātrāk kā pēc gadiem divdesmit, bet varbūt arī nekad. Ko tad vairs, privāts ir un paliek privāts! Privatizācijas procesa spēles dalībnieki klusē kā ūdeni mutē ieņēmuši, savukārt tādai Latvijas jūrnieceības sabiedrībai vairs nav par ko interesēties. Pilnīgi pietiek ar to, ka no 1991. līdz pat 2004. gadam, kad LK kļuva par privātu uzņēmumu, ik reizes Latvijas Jūrnieceības savienības gada kopsapulcēs un citos tamlīdzīgos saietos jūras ļaudīm bija ļauts izteikt savu viedokli, diskutēt, strīdēties, celt gaismā faktus, norādīt uz nepilnībām, piesaukt kliegzošu netaisnību un vēl daudz ko tamlīdzīgu. Pēc lielās izrunāšanās ap sirdi it kā kļuva vieglāk un piedevām nekāds jaunums arī nevienam netika nodarīts.

KUĢU BŪVE LATVIJĀ

HERCOGA JĒKABA LAIKS

Mūsu zemes kuģniecības vēsturē īpašu vietu ir ieguvusi Kurzemes un Zemgales hercogiste. Livonijas jeb pirmā Ziemeļu kara laikā (1558–1583) Livonijas ordenis sabruka. 1561. gadā pēdējais ordeņa mestrs Viļņā parakstīja ordeņa likvidācijas paktu, kuru nākamajā gadā Rīgā ratificēja. Par pirmo jaunizveidotās hercogistes hercogu un Polijas karaļa vasali kļuva pēdējais ordeņa mestrs Gothards Ketlers. Pēc viņa nāves par hercogiem kļuva Gotharda dēli – Frīdrihs pārvaldīja Zemgali un Sēliju (centrs Mītava, tag. Jelgava), bet Vilhelms – Kurzemi (centrs Goldingena, tag. Kuldīga). Lai palielinātu un padarītu lētāku preču eksportu uz ārzemēm, Vilhelms Kurzemē attīstīja kuģubūvi. Viņa nesaskaņas ar vācu muižniecību 1616. gadā noveda pie troņa zaudējuma, un visa hercogiste nonāca Frīdriha rokās. Kuģniecības uzplaukums vienā no tagadējās Latvijas daļām – Kurzemē saistīts ar cita Ketleru dzimtas pārstāvja hercoga Jēkaba vārdu, kuru pat kuģniecības lielvalstī Holandē esot dēvējuši par hercogu *Kuģinieku*. Viņa valdīšanas laikā Kurzemē bija saimnieciskais uzplaukums, turpinājās Jēkaba tēva un tēva brāļa aizsāktā manufaktūru veidošana, nostiprinājās starptautiskā autoritāte, tika būvēti burinieki, kas apmeklēja četrus kontinentus, attīstītas ostas, tika iegūtas kolonijas. Jebkuras zemes attīstībā liela nozīme bija personībām, kuru “rokās” atradās vara. Viena no 17. gadsimta nozīmīgām, bet mūsdienās pretrunīgi vērtētām personībām bija hercogs Jēkabs. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki nav pētījuši un analizējuši 17. gadsimta vēstures avotus, un muzeja darbā nākas izmantot citu pētnieku publikācijas, gan zinātniskas, gan populārzinātniskas, gan populāras, kur vēsturiski fakti par hercogu un šo laiku bieži savijušies ar leģendām, mītiem, kā arī neapstiprinātiem pieņēmumiem.

Visbiežāk interesenti ziņas par šo laika posmu gūst no vēsturnieka Jāņa Juškeviča (1886–1961) darbiem, īpaši no 1931. gadā Rīgā izdotās apjomīgās (gandrīz 700 lappušu ar attēliem un pielikumiem) grāmatas “Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē”, kuru autors veltījis prezidentam Kārlim Ulmanim. Darba ievadā hercogistes pētnieks rakstīja: “Vajadzība pēc šāda darba bija sajūtama jau sen, un pastāvošo robu mēģināja aizpildīt ar dažādiem sīkiem un bieži pārāk feļitoniskā garā ieturētiem rakstiņiem. [...] Kaut arī Kurzeme izcietusi svešzemnieku jūgu tāpat kā Vidzeme un Latgale, kādreiz tā bija maza valsts, kas godam pastāvēja 233 gadus. Neskatoties uz to, ka valsts valdnieki bija vācieši un blakus tiem bija vācu muižnieku šķira kā noteicēja visā sabiedriskā dzīvē, tomēr latvju tauta, kā šīs valsts iedzīvotāju vairākums, netieši dalījās ar saviem svešajiem kungiem dzīves labumos, un jaunās dienās pierādīja, ka prot savās robežās valstiski domāt. – No Kurzemes patstāvības laikiem sevišķi spožs bija valdnieka Jēkaba laikmets. Šis hercogs nostādīja mazo Kurzemi Eiropas lielvalšņu priekšā kā politisku vienību, ar kuru Eiropas valstsvīriem bija nopietni jāskaitās, sevišķi austrumos. Šī laikmeta labās puses bieži vien novērtē pārāk augsti, bet bieži tās pilnīgi noliedz un izceļ tikai ļaunumus.”

Kuģubūvei Kurzemes hercogistē bija īpaša nozīme. Būvējot buriniekus uz vietas, bija iespējams atbrīvoties no ārvalstu tirgotāju kundzības un hercogistes kase nebija jānoplicina ar izdevumiem par dārgo ārzemju kuģu izmantošanu. Nozīmīgākā no Kurzemes kuģu būvētavām bija Ventspilī (atradās ostas teritorijā). Tajā uzbūvēja pāri par 100 burinieku. Gan šajā, gan visās būvētavās ūdenī nolaisto kuģu precīzu skaitu diez vai kādreiz izdosies noskaidrot, bet arī nepilnīgas ziņas sniedz priekšstatu par šo procesu. Parasti jaunie burinieki tapa zem klajas debess, norobežotā būvlaukumā. Pārsvarā tie bija bruņoti tirdzniecības kuģi. Bieži uz klāja novietotie lielgabali palīdzēja aizsargāt kravu no uzbrucējiem. Ja pietrūka vietas kravai, visus vai daļu lielgabalu noņēma. Būvdarbus vadīja cittautieši, galvenokārt holandieši un vācieši, latviešu dzimtcilvēkus izmantoja kā strādniekus. 17. gs. vidū Ventspils kuģu būvētavā strādāja ap 60 cilvēku, no tiem puse holandieši un vācu meistari, otra puse – latviešu amatnieki. Vairākumu kuģu būvēja hercogistes vajadzībām, un tie uzturēja tirdznieciskus sakarus ar Eiropas valstīm, kā arī Ameriku, Āfriku, Āziju (pārsvarā Indiju), tomēr būvēja arī pārdošanai citām valstīm. Tas, ka vairāk nekā 30 burinieku uzbūvēja tālaika ievērojamajām jūras valstīm Francijai un Anglijai, liecina par ventspilnieku prasmi. Parasti svinīgi atzīmēja kuģa būves sākumu – ķīļa likšanu, kā arī nolaišanu ūdenī – kuģa kristības. Jēkabs nosauca jaunā kuģa un tā kapteiņa vārdu, burinieka mastā uzvijās karogs. Kuģu karogi bijuši divu veidu (precīzu ziņu par to izmēriem un krāsu laukumu lielumiem nav zināmi) – avenesarkans taisnstūris ar melnu jūras krabi centrā vai taisnstūra karogs, kurš pa diagonāli bija sadalīts sarkanā un baltā laukumā, sarkanās daļas centru rotāja balts taisnstūris, bet balto – sarkans. Ar hercoga karogu jūrā gāja “Cerība”, “Dāma”, “Dižvīrs”, “Drošsirdība”, “Gulbis”, “Iznīcība”, “Kaķis”, “Krokodils”, “Kurzemes ģerbonis”, “Kurzemes plekste”, “Lācis”, “Lasis”, “Lēnība”, “Lielais Jēkabs”, “Liktenis”, “Luīze Šarlote” (hercoga sievas vārds), “Lūsis”, “Mednieks”, “Moris”, “Patstāvība”, “Puķu pods”, “Skaudība”, “Taupība”, “Trīs siļķes”, “Uzticība”, “Vienradzis” un vēl citādi nosaukti kuģi. Nevar noliegt, ka kuģu būvei Latvijā ir sena vēsture un pamatīgas tradīcijas.

KUĢU BŪVE KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA LAIKĀ

Pirmie kuģu būves ziedi plauka hercoga Jēkaba valdīšanas laikā, kad Kurzemes hercogistē uzbūvēja vairāk nekā 40 karakuģu un aptuveni 80 tirdzniecības kuģu.

Otrais kuģu būves vilnis nāca kopā ar Krišjāņa Valdemāra aicinājumu latvjiem braukt jūrīnā, un, lai būtu ar ko braukt, no 19. gadsimta otrās puses līdz 20. gadsimta sākumam Kurzemes un Vidzemes jūrmalciemos uzbūvēja aptuveni 550 kuģu.

Baltijas jūra nav pasaules nomale, un jau 1830. gadā Rīgā ienāk pirmais štīmeris – zviedru riteņtvaikonis „Oskar”. Sākotnēji Latvijas ostas apmeklēja tikai ārzemēs būvēti, ārzemju ostām pierakstīti, ārzemniekiem piederoši štīmeri ar ārzemju jūrniekiem. Ar laiku tvaikoņus sāk iegādāties, parasti kopīpašumā, zēģelnieku īpašnieki un kapteiņi, tirgotāji u.c., tos vada un apkalpo pašu jūrnieki. Aug arī Latvijas ostām pierakstīto kuģu skaits, sastādot 1914. gadā gandrīz pusi no Krievijai piederošās Baltijas jūras tirdzniecības flotes kuģu tilpības, no kā deviņas desmitdaļas paņēma pasaules karš.

1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas viens no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem – radīt savu tirdzniecības floti. Jaunā valsts daudzo nozīmīgo uzdevumu vidū tomēr atrod iespēju stimulēt jūrniecības attīstību ar hipotekāriem aizdevumiem. Ārzemēs iegādātie lietotie, pārsvarā nelielas tilpības (vidēji 2189 BRT) un gados veci (1940. gadā – vidēji 36 gadi) kuģi veido flotes kodolu, vairums privāto rēdereju vai sīko un vidējo kuģīpašnieku rokās (valsts īpašumā 10% tirdzniecības flotes kuģu; kopumā ap 400 privāto kuģīpašnieku). Par vismazāko no kravas transportkuģiem 1940. gadā izrādās „Neptuns” (91 BRT), vislielākais – „Ķegums” (5525 BRT), visvecākajam tvaikonim „Dzintarkrasts” – 70 gadu (pārbūvēts 1929. gadā Rīgā), visjaunākais – 1925. gadā uzbūvētais ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. Jau 1936. gadā izstrādā un valdība pieņem jūras tirdzniecības flotes modernizācijas programmu, kura paredz atjaunināt floti ar lielākiem un modernākiem kuģiem. Šajā nolūkā privātās kuģniecības sabiedrības izveido „Apvienoto kuģniecības akciju sabiedrību”, kuras uzmanības lokā paredz ietvert kā menedžmentu, tā loģistiku. Viens no pirmajiem lielajiem soļiem – motorkuģa „Hercogs Jēkabs” iegāde 1939. gadā. Tālāko akciju sabiedrības attīstību, tās darbības izvērsumu pārtrauca Otrais pasaules karš.

Par 20 BRT lielāku Latvijas jūras tirdzniecības flotes kuģu sarakstā 1940. gada 1. janvārī iekļauti 89 tvaikoņi, t.sk. trīs preču pasažieru (piekrastes) un pa vienam dažādu uzdevumu kuģim (hidrogrāfiskais, jūras ledlauzis, jūras velkonis, ostas ledlauzis, velkonis, tūristu). Sarakstā iekļauti arī divi motorkuģi, pieci burumotorkuģi, t.sk. skolas kuģis „Jūrnieks”, un septiņi burinieki.

Gads	Tvaikoņi: skaits, tonnāža (bruto, neto)	Motorkuģi, buru motorkuģi: skaits tonnāža (bruto, neto)	Burinieki: skaits tonnāža (bruto, neto)	Kopā: skaits tonnāža (bruto, neto)	neto tonnāža % pret 1914. gadu
1914	59 77626/45194	4 296/237	270 48796/42528	333 126718/87959	100
1920	5 2472/1469	1 230/195	39 8444/7252	45 11146/8915	10,1
1930	104 172487/101789	8 910/499	34 3535/3048	146 176932/105336	119,8
1940	89 194903/116860	7 5239/3000	7 921/816	103 201063/120676	137,2
1945	5 14931/8790	1 5239/3000	—	6 15503/9112	pret 1940. gadu 0,08

20.gadsimts sākumā “Mīlgrāvja kuģu būvētavai” darba netrūka. Kad pēc kara 1925. gadā rūpnīcas darbība atsākās, tās jaunais nosaukums bija “Mīlgrāvja kuģu būves un

mašīnu fabrika", bet vēlāk tā kļuva par akciju sabiedrību "Vairogs". Līdz 20. gadsimta 30. gadu beigām arī "Vairogam" darba netrūka un rūpnīcā strādāja aptuveni 200 darbinieku. 1940. gadā rūpnīcu nacionalizēja un iekļāva PSRS Jūras flotes tautas komisariāta uzņēmumu sistēmā. Tā piedzīvoja kārtējās kristības un tika nosaukta par "Rīgas kuģu remonta rūpnīcu", kur no 1947. līdz 1991. gadam uzbūvēja 316 kuģus un veica vidēji 60 kuģu remontu gadā. Rūpnīcā strādāja vairāk nekā 1400 speciālistu.

No 1991. – 2016. gadam "Rīgas kuģu būvētavā" uzbūvēja vairāk nekā 150 kuģu korpusus, veica kuģu remontus, kā arī JS uzbūvēja 5 "Swatz" tipa patruļkuģus.

Arī tagad Latvijā it kā notiek kuģu būve. "ASK Enterprise" būvē specifiskas tehniskās flotes kuģu korpusus

SIA "AtoZ Group" definējuši mērķi – būvēt līdz trīsdesmit metrus garus dažāda pielietojuma kuģus: baržas, velkoņus un atpūtas kuģus, kuru korpusa būvei tiks izmantots alumīnijs un kompozītmateriāls.

Eduards Šeremets. saka, ka Nākotnē Autonomo kuģu tehnoloģijas un intelektuālo īpašumu noteikti attīstīs un pilnveidos arī Latvijā, jo tā ir viena liela jaunās kuģošanas sastāvdaļa, ko jau tagad izmanto gan komerciālajos, gan militārajos kuģos. Sarunas laikā Eduards Šeremets atzina, ka ir pietiekami daudz problēmu, taču vislielākā, protams, ir izglītotu speciālistu deficīts.

RĪGAS KUĢU BŪVĒTAVA

Pēc Jūras spēku pasūtījuma Latvijas Zinātņu akadēmija 2003. gadā veica zinātnisku pētījumu „Kuģu būvniecības iespējas Latvijā”. Darbu vadīja Latvijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūta direktore ekonomikas zinātņu doktore Raita Karnīte. Pētījums apliecināja, ka ekonomiski izdevīgāk būtu būvēt kuģus Latvijā, nevis iegādāties tos ārvalstīs. Saskaņā ar pētījuma rezultātiem akciju sabiedrība „Rīgas kuģu būvētava” sadarbībā ar „Tosmares kuģu būvētavu” tika atzīta par potenciāli vispiemērotāko kandidātu militāro kuģu būvei.

Veicot tirgus izpēti par iespējamo kuģu būvi Latvijā un ārvalstīs, noskaidrojās, ka Latvijas Uzņēmumu reģistrā ir 62 uzņēmumi, kuru pakalpojumu klāstā minēta kuģu būve. Veicot dziļāku izpēti, tika konstatēts, ka lielākajai daļai šo uzņēmumu darbība galvenokārt saistīta ar dažāda kuģu aprīkojuma uzstādīšanu un remontu. Latvijā ir tikai divi uzņēmumi, kas pilnā apjomā spēj realizēt kuģu būves programmu, un tie ir AS „Baltijas Holdings” uzņēmumi SIA „Rīgas kuģu būvētava” un AS „Tosmares kuģu būvētava”. „Rīgas kuģu būvētavai” ir kuģu būvei nepieciešamās ražošanas jaudas, doki, slipi, celtni, projektēšanas un kuģu būves pieredze un speciālisti. Lai saņemtu militāro ekspertu atzinumu par „Rīgas kuģu būvētavas” atbilstību, tika uzaicināti Nīderlandes Jūras spēku Kara kuģu arhitektūras un inženiertehniskā departamenta pārstāvji, kuri secināja, ka

akciju sabiedrība „Rīgas kuģu būvētava” ir spējīga būvēt kuģus Krasta apsardzes vajadzībām.

„Rīgas kuģu būvētava” bija viena no lielākajām rūpnīcām Latvijā, kas ražoja eksporta produkciju. Uzņēmumā strādāja aptuveni 3000 cilvēku, un pakārtoti kuģu būvētava deva darba vietas vēl kādiem trīsdesmit tūkstošiem, kuri Vecmīlgrāvī dzīvo un strādā. Visi līdzšinējie ministru prezidenti vārdos atbalstījuši akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” izaugsmes nepieciešamību, pauduši gandarījumu par kuģu būves nozares noturēšanos *uz ūdens* un arī par augsto starptautisko novērtējumu.

Lai arī neatbildētu jautājumu nereti ir vairāk nekā kompetentu atbilžu, lai arī neskaitāmās darba, imigrācijas un vides aizsardzības inspekcijas dažkārt inspicēt ierodas tik bieži, ka, šķiet, neatliek laika parastajam ikdienas darbam. Sezonas laikā bez vietējiem speciālistiem kuģu būvētavā strādāja aptuveni pussimt viesstrādnieku. Tie ir gan inženiertehniskie darbinieki, gan strādnieki no Horvātijas, Vācijas, Polijas, Bulgārijas un citām Eiropas valstīm, bet lielākā daļa nāk no Ukrainas, nedaudz no Lietuvas. Visvajadzīgākie speciālisti bija kuģu korpasa remontatslēdznieki: metālgriezēji un metinātāji. Tie ir strādnieki kaut ar nelielām, tomēr inženiera zināšanām, jo viņiem jāprot lasīt rasējumus, bet šādus cilvēkus ne Latvijā, ne citās Baltijas valstīs nevienā arodskolā nesagatavo. Tuvākā mācību iestāde - Sanktpēterburgā. Remontatslēdznieks ir viens no svarīgākajiem speciālistiem, lai kuģi vispār varētu uzbūvēt. Nevienš metinātājs nav vienkārši metinātājs, mūsējiem visiem ir „Lloy’d” vai „Det Norske Veritas” sertifikāts, jo bez šiem sertifikātiem uz kuģa nemaz neatļauj strādāt. Sertifikātu var iegūt arī Latvijā attiecīgo firmu pārstāvniecībās. Pretendentam jānokārto eksāmens un jāpierāda, ka viņš tiešām ir speciālists, kurš prot šuvi sametināt tā, lai pēc tam skenējot tajā neatrastu nevienu defektu.

Lai arī cik pieprasīti būtu kuģu būves speciālisti, jaunieši šo profesiju izvēlas nelabprāt. Galvenais iemesls ir smagais darbs, bet jauniešiem raksturīgi, ka viņi meklē vieglāku un labāk apmaksātu darbu. Lai kuģu būves nozare izdzīvotu, vajadzētu radīt pietiekami nopietnus nodokļu atvieglojumus ražotājiem, bet ministrijās pat Eiropas regulas neizlasa līdz galam. Ja tajās ir vārdi *varētu* vai *vajadzētu*, tas nenozīmē obligātumu, bet tikai to, ka ir ieteicams, tātad var arī iztikt bez, taču mūsējie tādus vārdus tulko, ka vajag noteikti un vajag tūlīt. Vai nu birokrātijas pārstāvji ir pavirši, vai arī tas ir kāds vienots mērķis iznīcināt – Latvijas ražotājus un dzīvot tikai no starpniecības un tirdzniecības pakalpojumiem. Bet katra jauna Eiropas

prasība nāk ar milzu ieguldījumiem. Vides ministrija un zaļie velk ārā papīrus, ka visur Eiropā nākotnē tas būs aizliegts.. Šāda aparatūra ir ļoti dārga, bet pasūtītāji nevēlas maksāt par šo pakalpojumu vairāk, kas kuģu būvi dzen strupceļā, spiežot tērēt summas, kas rakstāmas ar sešām nullēm. Tad jau nav jābrīnās, ka Latvijā nav ražotāju.

Inflācija aug, metāla cenas ceļas, dārgāki kļūst energoresursi, arī infrastruktūras izmantošana un pat atkritumu izvešana, piedevām būvētājiem jābūt tālredzīgiem un jāprot paredzēt, kādas šīs izmaksas būs pēc četriem pieciem gadiem, jo kuģi ātrāk uzbūvēt nevar.



Roberts Gailītis.

DISKUSIJAS LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS KOPSAPULCĒ

Latvijas jurniecība 200 gadus pēc Krišjāņa Valdemāra: vakar, šodien, rīt

2025. gada 15. maijā Latvijas Jurniecības savienības biedri, jurniecības nozares profesionāļi un sadarbības partneri diskutēja par Latvijas jurniecības nozares zaudējumiem un ieguvumiem, kā arī sprieda par nozares nākotnes riskiem un iespējām. Pasākumā piedalījās arī Satiksmes ministrijas un Ekonomikas ministrijas pārstāvji.

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis uzsvēra, ka Latvijas Jurniecības savienība kā sabiedriska organizācija turpina pildīt savu misiju jurniecības nozares attīstībā un joprojām ir aktīvs spēlētājs, kas rūpējas par jurniecības izglītības pilnveidošanu, jauno speciālistu piesaistīšanu un jurniecības tradīciju saglabāšanu.

Lai runātu par Latvijas jurniecības nākotni, nozares ilgtermiņa attīstības iespējām, plusiem un mīnusiem, ļoti svarīgi saprast, kāda ir jurniecības nozares šodienas realitāte, kāds tad ir tas jurniecības nozares vēsturiskais mantojums, ko jaunā paaudze saņem no saviem priekšgājējiem, kuri kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas bijuši līdzdalīgi nozares veidošanā.

Jau 27. februārī notikušajā seminārā “Baltijas jūras reģiona kuģošanas drošības un jūras vides aizsardzības politika”, ko vadīja Baltijas Jūras reģiona jurniecības politikas plānošanas un stratēģijas izveides organizācijas (EUSBSR) pārstāvji no Zviedrijas, skaidri iezīmējās svarīgākie jurniecības sekmīgas attīstības virzieni: mūsdienu prasībām atbilstoša jurniecības izglītība, kuģošanas zaļie koridori, augstu vides standartu nodrošināšana, atjaunojamie resursi un E-degviela, jurniecības nozares interešu pārstāvniecība (dažādu iniciatīvu atbalstīšana un virzīšana), jurniecības nozares mediju loma, nozares popularizēšana, atbalsts jauniešu piesaistīšanai, vēstures liecību uzturēšanai, atbalsts sabiedrības izglītības aktivitātēm, kā arī jurniecības nozares uzņēmumu un institūciju saliedēšana un nozares iekšējās komunikācijas stiprināšana.

LATVIJAS JŪRNICĪBAS NOZARE PĒC NEATKARĪBAS ATJAUNOŠANAS LATVIJĀ - PROBLĒMAS, ZAUDĒJUMI, IEGUVUMI



LJS kopsapulces ietvaros rīkotās diskusijas pirmajā daļā “Vēstures mantojums. Problēmas, zaudējumi, ieguvumi” piedalījās bijušais Latvijas Valsts īpašuma valsts ministrs, finanšu ministrs Andra Šķēles valdībā un ekonomikas ministrs Aigars Kalvīša valdībā, vairāku finanšu ministru padomnieks, arī grāmatas “LK” autors Edmunds Krastiņš, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, bijušais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, bet diskusiju vadīja žurnāliste Anita Freiberga.

Vai sietam cauri neizkrita jurniecības politikas veidošana un regulēšana?

Daudz tiek runāts par kļūdām, kas pieļautas kopš neatkarības atgūšanas. Deviņdesmito gadu sākums bija lielā nezināmā laiks. Pārlūkojot Ministru kabineta darba kārtību, līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, diemžēl ekonomika palika aiz borta, jo par to nebija laika domāt, vajadzēja dibināt visas jaunās valsts institūcijas: armiju un muitu, bija jābūvē robežas, jādibina sava policija un prokuratūra. “Krievijas rublis, *repsēni*, valūta, kā to visu sakārtot, kā izveidot civilizētu finanšu sistēmu – tas, lūk, bija valdības uzdevumu degpunktā. Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostā. Taču tas nevarēja būt sociālistiskais princips, visu vajadzēja sakārtot ar likumdošanas aktu palīdzību, garantējot uzņēmējdarbībai patīkamu vai vismaz pieņemamu vidi,” kādā no intervijām teica tā laika īpašo lietu ministrs Kārlis Līcis.

Vai tolaik sietam cauri neizkrita jurniecības politikas veidošana un regulēšana? Edmunds Krastiņš uzskata, ka neizkrita, jo arī jurniecības nozarei bija noteiktas regulējošās institūcijas. “Bija Jūrlietu departaments Satiksmes ministrijas ietvarā, tad neatkarīga Jūrlietu ministrija, kas pārzināja nozari, tad atkal šīs funkcijas tika nodotas Satiksmes ministrijas struktūrā iekļautajam Jūrlietu departamentam, un viņi tad arī veidoja jurniecības politiku. Kā valsts mēs visu sākām no nulles, jo nebija taču nevienas institūcijas,” uzskata Edmunds Krastiņš.



Diskutē Askolds Hermanis (no kreisās), Imants Burvis un Gaidis Andrejs Zeibots.

Arī Gaidis Andrejs Zeibots piekrīt, ka tas bija liels neziņas laiks. “Tolaik vajadzēja izveidot arī aizsardzības struktūras – Jūras spēkus un Robežsardzi, un daudzas lietas arī militāro struktūru veidošanas laikā bija atkarīgas no cilvēkiem, kas veidoja šīs struktūras. Tajā laikā, pateicoties cilvēku spējām pierādīt, valdība, uzklusot viņu viedokļus, rīkojās, taču iniciatīva tomēr nenāca no valdības. Tāpat bija arī ar ostām un “Latvijas kuģniecību”, tāpēc jāpateicas tiem cilvēkiem, kuri tolaik atradās šo struktūru vadībā,” uzsvēra Zeibots.

Leonīds Loginovs kā vienmēr bija tiešs un konkrēts. “Deviņdesmitajos gados pie varas diemžēl nonāca politiķi, kuri no jūrnieceības lietām neko nesaprata, tāpēc arī, piemēram, zvejniecība, kas bija viens no Latvijas ekonomikas stūrakmeņiem, vispār neietilpa Latvijas jūrnieceības industrijas sfērā un politiski zvejnieki tika izsvītroti no Latvijas ekonomikas. Sākās procesi, kā kaut ko noprivatizēt un noprihvatizēt, tāpēc lietas, kas saistītas ar jūrnieceību, faktiski bija atstātas bez politiskas virzības. “Latvijas kuģniecībai” tolaik bija lielākā flote, grieķi un Onasis tikai pēc tam sāka veidot savu floti, tāpēc ir jābūt lieliem māksliniekiem, lai šādu floti palaistu vējā. Labi, ka šodien vēl ir palikusi Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrnieceības koledža, kur apgūt jūrnieka profesiju. Šodien arī es skaidri zinu, ko un kā nevajadzētu darīt, bet tolaik cilvēkiem vēl nebija vajadzīgās zināšanas, tāpēc tagad arī nākas atzīt, ka stāvam pie sasistas siles, un ir daudzas lietas, ko tagad atjaunot vairs nevar,” savu viedokli puda Loginovs.

Jūrnieceības pārvaldības plusi un mīnusi

Daudzi speciālisti pauž viedokli, ka Latvijas Jūras administrācija ir viens no pārvaldības veiksmes stāstiem, jo izveidotā sistēma tiešām strādā. “Tas, ko savulaik izveidoja, ir labs pamats, lai mēs virzītos uz priekšu,” sacīja Jānis Krastiņš. “No vienotas pārvaldes sistēmas viedokļa raugoties, Jūras administrācijas sistēma strādā labi, atšķirībā no mūsu kaimiņvalstīm – Lietuvu un Igauniju, kur jūrnieceības pārvaldības sistēma ir nojaukta, apvienojot to ar vienotu visas transporta sistēmas administrēšanu. Mūsu kaimiņi it kā veidoja modernu administrēšanas struktūru, kur vieni un tie paši speciālisti izsniedz sertifikātus gan avio pilotiem, gan jūrniekiem, gan autovadītājiem. Ja tagad palūkojamies, kā pie viņiem notiek šī pārvaldība, droši var teikt, ka tur ir nojaukta sakarīga jūrnieceības pārvaldība, kāda pie mums joprojām strādā un pie kuras izveides ir stāvējuši tādi mūsu cienījamie jūrnieceības speciālisti kā Gunārs Šteinerts,

Staņislavs Šmulāns, Antons Vjaters un vēl citi. Mūsu sistēma strādā, neesam zaudējuši savus speciālistus un nezaudējam profesionālo līmeni, kas ir ārkārtīgi svarīgi, bet kaimiņvalstīs ir dramatiski krities jurnieciības profesionālais līmenis. Lietuvas Transporta departamentā strādā aptuveni 40 cilvēku, kuri nodarbojas ar jurnieciības jautājumiem, bet reāli jurnieciības profesionāļi ir vien kādi astoņi, kas pats par sevi jau liecina, kādu kvalitāti var sagaidīt.

Jā, arī Jūras administrācija ir mainījusies, bet mūsu sistēma ir saglabājusi jurnieciības speciālistu profesionālo līmeni. Raugoties uz jurnieciības nozares administrēšanu, Baltijas valstu vidū esam nenoliedzami līderi. Protams, vienmēr jāatceras ne tikai par profesionālās latiņas noturēšanu, bet arī tās paaugstināšanu, piedevām nekādā gadījumā nedrīkstam aizmirst par politiskajām pārmaiņām, kas var ietekmēt arī jurnieciības pārvaldības sistēmu.”

Lai gan jurnieciības pārvaldības sistēmai līdz šim ir izdevies pārdzīvot dažādus laikus un daudzus satiksmes ministrus, ne vienmēr visi pieņemtie lēmumi ir pozitīvi novērtēti, un viens no jautājumiem, par kuru diskusijas uzvirmo arī tagad, ir tas, vai ostu kapteiņdienestiem vajadzētu atrasties ostu pārvalžu pakļautībā, vai tas negatīvi neietekmē kuģošanas drošības jautājumus, kas ir viens no ilgtspējīgas attīstības stūrakmeņiem?

“Savulaik Jūras administrācija nodarbojās ar ļoti daudzām lietām, kas pēc būtības nemaz neattiecās uz JA darba sūtību, tāpēc ar Ventspils ostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un citiem speciālistiem nospriedām, ka administrācijā kaut kas ir jāmaina. Lai tie jaunie speciālisti, kuri ar labu izglītību ienāca jurnieciības nozarē, varētu tur ienest jaunas vēsmas,” savu viedokli pauda Loginovs. “Tas bija 2000. gads, kad uzaicinājām Ansi Zeltiņu, lai viņš kļūst par Jūras administrācijas vadītāju, jo šai struktūrai vajadzēja kādu svaiga gaisa šalti. Tajā laikā pārmaiņas piedzīvoja arī ostu kapteiņdienesti, jo mēs kā ostu pārvaldes pieņemām lēmumu tos pārņemt. Ostu kapteiņdienestiem kā jebkurai citai struktūrai ir savi likumi un noteikumi, tāpēc ostas kapteinis lieliski apzinās, kā rīkoties un strādāt. Varu teikt, ka deviņpadsmit gadu laikā, kamēr biju Rīgas ostas pārvaldnieks, nebija neviens kuģošanas drošības pārkāpums.”

Savukārt Jānis Krastiņš atzina, ka dažādas valstis dažādi risina kapteiņdienesta piederību, un tas esot arī tāds filozofiskas dabas jautājums. “Tā kā kapteiņdienests atbild par drošības jautājumiem, redzam, ka atsevišķos gadījumos drošības līmenis ir nonācis zem jautājuma zīmes: kas ir svarīgāk – drošība vai ostas biznesa intereses? Par laimi, līdz šim kapteiņdienestu darbībai nav bijis negatīvs iznākums, tāpēc varētu pieņemt, ka kapteiņdienestu atrašanās ostu pārvalžu pakļautībā ir viens no veidiem, kā šo procesu administrēt, bet dažādas valstis dažādi risina šo jautājumu. Piemēram, Igaunijā visi loči ir apvienoti vienā sistēmā, tāpat igauņi ir apvienojuši vienā valsts institūcijā arī visus valstij piederošos kuģus. Pie mums reizēm ir diezgan grūti noskatīties, kā mūsu ostu atsevišķas institūcijas cīnās ar saviem peldlīdzekļiem, jo nav nepieciešamais darba apjoms, tāpēc trūkst līdzekļu to uzturēšanai.”

Jūrniecības izglītība pirms un pēc reorganizācijas

Mūsu jūrnieki nesa un joprojām nes Latvijas vārdu pasaulē, par ko pamatoti lepojamies. Bet jūrnieks bez izglītības nav jūrnieks, tāpēc savu pienākumu godprātīgi pildīja un turpina pildīt jūrskolas, jūrniecības koledžas un LJA. Tikai tagad tās atrodas Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā. Ko varam teikt par šo attīstības ceļu?

“Pēc būtības jau nav svarīgi, kādā ekosistēmā kas atrodas, svarīgi ir, vai pietiek studēt gribētāju, kā studenti tiek sagatavoti un kā pie esošā studentu skaita nokomplektēt grupas, lai tas būtu ekonomiski izdevīgi, taču tas vairs nav jūrniecības izglītības, bet gan demogrāfijas jautājums,” savu viedokli pauda Jānis Krastiņš. “Piedalījāmie Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas reorganizācijas procesā, diskutējām ar Izglītības un zinātnes ministriju, un tagad skaidri varam pārliecināties, ka ir piepildījušies visi tie riski, par ko runājām reorganizācijas procesā. Solīja vairāk naudas, un tas nav piepildījies, naudas nav vairāk, varbūt pat mazāk, tāpēc neiztur kritiku viedoklis, ka kaut kas tagad ir labāk. Vienīgais ieguvums ir labāka lokalizācija Ķīpsalā un, protams, modernāka un sakārtotāka mācību vide.”

Leonīds Loginovs ir pārliecināts, ka reforma ir bijusi pilnīgi stulba. “Kļūstot par filiāli citas mācību iestādes struktūrā, akadēmija ir zaudējusi savu budžeta daļu, un naudu tagad tai novirza vienīgi tik daudz, cik uzskata par vajadzīgu. Līdzīgi ir ar Satiksmes ministriju, kuras sastāvā ir Jūrlietu departaments, kas nav valsts budžeta sastāvdaļa, kā tas būtu Jūrlietu ministrijas gadījumā, kad budžeta ietvaros ministrija patstāvīgi varētu lemt par jūras lietu un nozares attīstību.”

Vai mums vispār jūrnieki būtu jāsagatavo?

Kad notika diskusijas par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU, finanšu ministrs Arvils Ašeradens šaubījās, vai mums vispār jūrnieki būtu jāsagatavo, ja jau pašiem nemaz nav savas flotes. Vai Latvijai vajadzētu sagatavot jūrniekus darbam pasaules tirdzniecības flotē?

Edmunds Krastiņš to uzskata par diskutējamu jautājumu. “Vajadzētu sagatavot speciālistus mūsu darba tirgum. Ja students maksā, tad lai tā būtu, bet, ja tas ir budžeta jautājums, tad izglītību ieguvušajam ir jābūt saistībām pret valsti,” pauda Edmunds Krastiņš, un viņa viedoklis klātesošajos izsauca neapmierinātību, jo jūrnieki, strādājot uz ārzemju kuģiem, nopelna naudu, ko tērē Latvijā, un tā nav nekāda mazā. Uz šīm replikām Edmunds Krastiņš tikai atmeta ar roku, sak, mīti par jūrnieku lielo naudu, kas atnāk uz Latviju, esot tikai tādas tukšas runas, bez seguma.

Par šo jautājumu diskusijā iesaistījās Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš. “Kāpēc uz saviem jūrniekiem neskatāmies kā uz eksporta preci? Pasaulē ļoti augstu tiek vērtēti Latvijas jūrnieki, bet nevaram braukt tikai uz veciem lauriem. Ja mums vēl arvien ir šis kvalitātes līmenis un kapacitāte, lai varētu turpināt sagatavot jūrniekus, tad ir vajadzīgs atbalsts, bet, ja esošā retorika un politika nemainīsies, neko labu nevaram sagaidīt. Sakiet, kas šodien vēl var atļauties pirkt nekustamos īpašumus un iegādāties automašīnas, un tā tālāk? Runājot ar Liepājas bankas sektoru un

nekustamā īpašuma biznesa pārstāvjiem, viņi sniedz informāciju, ka pirkjspēja ir ārstiem, tai skaitā tiem, kuri strādā ārzemēs, ļoti kvalificētiem celtniekiem, arī kuri strādā ārzemēs, un jūrniekiem. Šodien friziera un jūrnieka sagatavošanai valsts plāno vienādas izmaksas, bet, ja paskatāmies uz atdevi, tad tās ir nesalīdzināmas lietas. Piedevām, ja paskatāmies, cik no izglītību ieguvušajiem strādā savā profesijā, tad diskusijas par to, vai vajag sagatavot jūrniekus, būtu pilnīgi liekas.”

Diskusijas pirmajā daļā tika apspriesti gan “Latvijas kuģniecības” privatizācijas jautājumi, gan kuģu īpašnieku un kuģu būves lietas, tāpat bez uzmanības nepalika arī ostu pārvaldības peripetijas vēstures kontekstā un šodienas aktualitāšu redzējumā, kad ostu pārvaldības modeļa maiņa un ņemšanās ap šo jautājumu notiek jau sesto gadu. “Kad 2019. gadā aizsākās ostu reforma, biju Londonā un pēc darba sesijas IMO kādā neformālā pasākumā tikos ar Zviedrijas transporta ministru,” atceras Jānis Krastiņš. “Neformālā sarunā viņš saka, ka domā, kādu pārvaldības modeli izvēlēties Zviedrijas ostām, un jautā par mūsu ostu pārvaldības modeli, kāds tas līdz šim ir bijis. Ministrs manis teikto uzklausa un saka, ka esot ļoti labs modelis, varbūt arī viņiem tādu vajadzētu pārņemt. Būšot jābrauc pie mums pieredzes apmaiņā. Viss jau būtu labi, tikai mūsu ministra plānos ir šo labo modeli mainīt.”

NEPABEIGTĀ OSTU PĀRVALDĪBAS REFORMA

Kas kopīgs ostām un slaucamām govīm?

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 2020.gadā raksta: “Vakara pārdomas par to, kas kopīgs ostām un slaucamām govīm.” Viņš pauž viedokli, ka ir paveiktas daudzas labas lietas, no ostu ieņēmumiem Ventspilī un Liepājā subsidēta jaunu ražotņu izveide, piesaistīti kvalitatīvi investori. “Diemžēl osta nereti bijusi kā slaucama govs, kurai svaigu zālīti saplūc tikai tik daudz, lai piena straumīte neapstātos. Ja līdz šim daļu investīciju varēja finansēt no ES fondiem, tad nākamajā periodā tādu iespēju nebūs un ostai būs jāpelna pašai. Ostu pārvaldības modeļa maiņa ir tieši par to: jābeidz slaukt un jāsāk strādāt!”

Satiksmes ministrs skaidro, ka ostu pārvaldības modeļa koncepta pamats ir pārveidot administratīvo vienību – ostas pārvaldi – no atvasinātas juridiskās personas par uzņēmumu. “Domāju, ka 2021. gada otrajā pusē mēs jau varēsim redzēt jauno ostu darbību,” teica ministrs.

Vēl tikai jāpārļaiž likumprojekta sabiedriskā apspriešana, tas jau tāds nieks, kas tad to sabiedrisko domu ņem vērā, tik vien, lai smuki izskatās un ir ķeksītis, ka apspriešana bijusi. To, ka īsti neviens arguments netiks uzklauts un jautājums par lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu pēc būtības jau ir izlemts, var nolasīt no satiksmes ministra teiktā: “Optimistiski domājam, Saeima likumprojektus varētu pieņemt līdz gada beigām, un tad 2021. gads būs veltīts tam, lai praktiski ostas pārveidotu par kapitālsabiedrībām un ieviestu jauno modeli. Tur nekas būtiski nevar mainīties. Vienmēr ir atsevišķas detaļas pašā likumprojektā, kuras

var tikt mainītas, tādēļ arī likumprojekti ir nodoti sabiedriskajā apspriešanā. Mēs labprāt uzklusām visus viedokļus, ko vēl papildus vajadzētu mainīt ostu pārvaldībā un darbībā, taču konceptuāli izmaiņas nav plānotas.”

Nost ar neprofesionāļiem!

Ministrs izskatās patiesi noraizējies: “Esmu ieinteresēts, lai šajos pietiekami grūtajos apstākļos ostas izmantotu savus resursus maksimāli efektīvi, lai ostu vadība un menedžments būtu profesionāļi, nevis politiski vai ierēdnieciski ieceltas personas.”

Šajā gadījumā no T. Linkaita teiktā ir diezgan grūti nolasīt, kurā dārziņā tiek mests akmens un kam ministrs norāda uz vāju profesionālo varēšanu – valdei vai pārvaldei? Ja tas teikts par valdi, tad Rīgas un Ventspils gadījumā šādām šaubām nevajadzētu būt, jo, pateicoties grozījumiem Likumā par ostām, kurus 2019. gada beigās pāris dienu laikā izdzina cauri Saeimai, šo ostu valdēs strādā tikai četru ministriju – Satiksmes, Finanšu, Ekonomikas, kā arī Vides un reģionālās attīstības ministrijas iecelti pārstāvji, tāpēc negribētos ticēt, ka augstie pārvaldības standarti ministrijās pieļautu valstij stratēģiski tik svarīgos objektos kā Rīgas brīvosta un Ventspils brīvosta valsts pārstāvniecību uzticēt neprofesionālām, kur nu vēl politiski angažētām personām. No Satiksmes ministrijas puses raugoties, šaubīgāka joprojām varētu būt Liepājas SEZ pārvaldība, jo kopā ar triju ministriju valsts pilnvarotajiem tur valdē joprojām ir trīs pašvaldības un trīs uzņēmēju pārstāvji. Ja apriori pieņemam, ka pašvaldības pārstāvji joprojām varētu iedomāties, ka viņiem turpinās “ziedu laiki”, tad par uzņēmējiem tomēr ir cits stāsts, jo viņi taču ir tie, kas rada pievienoto vērtību un veido kravu apgrozījumu ostā. Bet vai tas tā ir? Linkaita intervija Latvijas Televīzijas raidījumam “Rīta Panorāma” liek domāt, ka brīvostu un speciālo ekonomisko zonu uzņēmēji ar biznesa lietām noņemtas nelabprāt, ja vien tas ir kaut cik iespējams, tad ar tām vispār nenodarbojas. Lūk, ministra teiktais: “Iespējams, valstij vajadzētu investēt ostu terminālī, lai nodrošinātu kravu plūsmu. Gadījumā, ja tiešām situācija izvērsas tāda, ka ir kravas un ir vēlme tās nosūtīt, bet nav termināļu pretī, kas būtu gatavi tos kravu apmērus apkalpot, tad valstij būs jāskatās, kur investēt. Es, protams, vēlētos, lai process notiek ātrāk, bet tas ir privāta termināļa lēmums. Tehniskas iespējas organizēt Baltkrievijas naftas piegādi ir gan Rīgas un Ventspils ostās, gan vienā terminālī arī Liepājas ostā.”

Bet ziņu aģentūrai LETA satiksmes ministrs atzinās: “Ja mēs redzam, ka kaut kādu akcionāru politisku iemeslu dēļ šīs tehniskās iespējas netiek izmantotas, tad Latvijas valstij ir jāmeklē citi risinājumi, kādā veidā tomēr nodrošināt kravu plūsmu, kas ir gan Latvijas valsts interesēs, gan mūsu tranzīta nozares interesēs. Viens variants ir – ja termināļu īpašnieki pretojas un meklē dažādus argumentus,

lai šo kravu plūsmu nenodrošinātu, Latvijas valstij ir jāmeklē pretargumenti, tai skaitā jāveic iespējama rīcība pret šiem termināļiem. Ja mēs tuvākajā laikā neredzēsim progresu šajās sarunās, tad meklēsim kādu risinājumu. Tehniski jaunu termināli veidot nav iespējams, tāpēc tā būtu tāda juridiska konstrukcija, kas ļautu mums izmantot to termināļu iespējas, kuri paši to nevēlas darīt.”

Ietekmes sviras

Jaunā ostu pārvaldības modeļa kontekstā, kad ostu pārvaldes strādā kā kapitālsabiedrības, varētu veidoties visai divdomīga situācija. Lai gan ASV banku sankcijas 2019. gada decembrī un viss, kas vēlāk sekoja, nekādā ziņā nav spodrinājušas Ventspils tēlu un labais tonis tagad gandrīz vai prasa izvairīties publiski izrunāt pilsētas un ostas vārdu, kur nu vēl ventspilniekus laist pie vārda, jo viņi visi ir iepīti dažādos mafiozos grupējumos, tomēr savu satraukumu par nākotni “Ventas Balsī” pauž Ventspils uzņēmēji.

“Lielo Latvijas ostu pārvalžu pārveide par komersantiem var novest pie nozares sabrukuma,” saka Ventspils ostā strādājošo uzņēmumu arodbiedrību konsultatīvās padomes vadītājs Linards Gulbis. “Satiksmes ministrijā tapušie grozījumi Likumā par ostām draud novest pie situācijas, ka ostās strādājošie privātie uzņēmumi gūs tādas traumas, kas vairs nebūs savienojamas ar tranzīta biznesa izdzīvošanu. Ir skaidrs, ka vienā un tajā pašā salīdzinoši šaurajā segmentā strādājošs un ar varas svirām apveltīts valsts uzņēmums vienmēr izkonkurēs privāto. Arī tad, ja sākotnējie nolūki šāda valsts uzņēmuma dibināšanai bijuši kristāltīri. Līdzīga situācija bija ar VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) meitasuzņēmumu “LDz Cargo”, kura rīcībā ir tāda ietekmes svira kā cenu instrumentārijs un kurš monopolizējis visus pierobežas posmus līdz kravu nodošanas stacijām. Šīs situācijas dēļ dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus brīvai konkurencei joprojām nav atvērts, bet Konkurences padomē ierosināta pārkāpuma lieta pret LDz un “LDz Cargo” par iespējamu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu. Konkurences ierobežošanu Latvijas kravu pārvadājumos pārbauda arī Eiropas Komisija. Šķiet, ar to vajadzētu pietikt, lai atkal nekāptu uz tiem pašiem grābekļiem, taču vairāki ostu likumprojektā iekļautie punkti liecina par pretējo. Piedāvātie Ostu likuma grozījumi paredz, ka jaunās Ventspils un Rīgas ostas kapitālsabiedrības nodarbosies ar komerciju jeb veiks tās pašas funkcijas, ko pašlaik piedāvā privātie uzņēmēji. Tikai ļoti naivs cilvēks var domāt, ka jaundibināto kapitālsabiedrību biznesa intereses nesadursies ar privātajām, bet tas nozīmē, ka agri vai vēlu nonāksim pie līdzīgas situācijas kā ar “LDz Cargo” pakalpojumiem dzelzceļa jomā. Nedomāju, ka savulaik, dibinot šo uzņēmumu, tā laika LDz vadība starp uzņēmuma uzdevumiem ierakstīja pārvadājumu tirgus kroplošanu, bet šis kroplais modelis

ir novedis pie smagām sekām, kuru rezultātā vērojama nozarē strādājošo skaita samazināšanās, bet nepārdomātā tarifu politika aizbaidījusi daudzus klientus."

Ja vēlamies būt objektīvi, tad jau kopš deviņdesmito gadu pirmās puses līdz pat šai dienai dzelzceļa tarifu jautājums tranzītkravu pārvadājumos nav zaudējis aktualitāti, jo nesamērīgi augstie tarifi ļoti būtiski samazina Latvijas tranzītkoridora konkurētspēju, tātad arī jaunu kravu piesaistīšanu Latvijas ostām. Dārgi! Un kravu īpašnieki izvēlas Lietuvas virzienu. Ja tagad tik augstu tiek pacelts ostu konkurētspējas palielināšanas karogs, tad tarifu jautājuma mājas darbu valsts līmenī jau sen vajadzēja izpildīt.

Kā ir ar pārvaldnieku līmeni?

Ja atgriežamies pie akmens, ko ministrs ir metis esošajā ostu pārvaldībā, tad, iespējams, aizdomas par vāju profesionālo darbību varētu būt mērķētas ostu pārvaldnieku virzienā. Nozares speciālisti neļaus samelot, ja apgalvošu, ka nevajadzētu būt šaubām par viņu profesionālo varēšanu, jo, piemēram, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, konkursa kārtībā pretendējot uz šo amatu, ar ievērojamu punktu skaitu apsteidza 24 citus amata pretendētus. Viņš ieguvis profesionālo bakalaura un maģistra grādu Latvijas Jūras akadēmijā, kā arī maģistra grādu biznesa vadībā Salfordas Universitātē, Apvienotajā Karalistē. Zeltiņa profesionālā pieredze saistīta gan ar kuģniecības nozari, strādājot uz *aframax* tipa kravas kuģiem, gan vadošos amatos privātajā un publiskajā sektorā transporta un loģistikas jomā: viņš ir bijis VAS "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētājs, arī administrācijas valdes priekšsēdētāja padomnieks, transporta nozares atašejs Eiropas Savienībā. Bez komentāriem. Savukārt LSEZ ostas un loģistikas pakalpojumu uzņēmuma "Ekers Stividoris LP" valdes priekšsēdētājs Gatis Svētiņš lieliski raksturojis LSEZ, tātad arī pārvaldnieka darbību: "Līdztekus nodokļu un muitas atvieglojumiem liela nozīme ir tam, kā strādā LSEZ pārvalde. Zona idejas līmenī vien vēl neko nenozīmē, ja nav prasmīgu izpildītāju. Tā kā vienlaikus strādāju gan Liepājā, gan Rīgā, man ir iespējams daudz ko salīdzināt. Un jāatzīst, tādu atsaucību kā Liepājas pārvaldē nekur neesmu saņēmis." Arī bez komentāriem.

Bet, kas attiecas uz Ventspils brīvostu, tad 2019. gada beigās no amata tika atbrīvots iepriekšējais ostas pārvaldnieks Imants Sarmulis un viņa vietā bez konkursa ministriju jaunieceltā ostas valde pārvaldnieka amatā apstiprināja satiksmes ministra virzīto Andri Purmalī, un arī tas lai paliek bez komentāriem.

Vai tiešām osta no ostas ne ar ko neatšķiras?

"Mana pārlicība ir, ka visām ostām ir jāstrādā efektīvi. Liepājas osta pēc būtības ne ar ko neatšķiras no Ventspils ostas. Abās ir diezgan liela industriālā teritorija, gan vienā, gan otrā ir būtiskas šķērssubsīdijas no ostas ieņēmumiem uz šīm

industriālajām teritorijām. Protams, var stāstīt šos vēstures stāstus, cik osta bijusi skaista, var novērtēt to, kas Liepājā un arī Ventspilī izdarīts uzņēmumu veidošanā un investīciju piesaistīšanā, bet tendences liecina, ka ostu ieņēmumi gan Liepājā, gan Ventspilī samazinās.

Vairākas iepriekšējās valdības ir kritušas tieši ostu reformas dēļ, mēs negribam nekādā veidā veicināt arī šīs valdības krišanu, bet tajā pašā laikā mēs kā nozares ministrija iestājamies par vienotiem principiem attiecībā uz visām trīs lielajām ostām. Mēs šeit runājam nevis par kārtību vai nekārtību, bet kā panākt labāku ostu konkurētspēju Eiropā attiecībā pret mūsu kaimiņvalstīm. Koordinēta visu trīs ostu darbība ir daudz izdevīgāka Latvijai,” šķietami mierīgais un no līdzsvara neizsitamais Linkaits arvien biežāk, aizstāvot savu viedokli, mēdz iekarst.

LSEZ izveide atšķiras no tā laika biznesa procesiem Latvijā

Nemot vērā Latvijas ostu un tranzīta sektora starptautisko raksturu, svarīgi apzināties ostu atkarību no dažādiem ārējiem faktoriem, kurus nav iespējams ietekmēt un kuri nav atkarīgi no ostu pārvalžu un pat Latvijas Republikas valdības darbības, jo visu ietekmē tirgus riski, darījumu partneru riski, norēķinu riski, politiskie un ekonomiski faktori un ES struktūrfondu finansējuma sadalījums.

Katra no trim lielajām Latvijas ostām deviņdesmito gadu sākumā bija pilnīgi atšķirīgā situācijā. Kā saka Jānis Lapiņš, LSEZ tapšanas modelis nav atdalāms no deviņdesmito gadu sākuma situācijas Liepājas ostā, kas savu darbību iesāka nevis no nulles, bet no mīnusa punkta. Pēc būtības jau šāds pārvaldības modelis tika veidots tieši tāpēc, ka situācija Liepājā bija gandrīz bezcerīga un tālaika valdībai nebija vēlmes un intereses noņemties ar šo nolemtību. Augstākā pilotāža bija piešķirt brīvās ekonomiskās zonas statusu – ņemiet, perieties un dariet ar to, ko gribat. Un spītīgie kurzemnieki darīja.

“Lai būtu ātras reaģēšanas nodrošinājums uzņēmējiem, ostas valdē tika iekļauti trīs uzņēmēju pārstāvji, pilsētas redzējumu pārstāvēja trīs pašvaldības amatpersonas, bet valdības prioritātes pārstāvēt tika deleģēti triju ministriju - Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijas pārstāvji, un katrai no ministrijām ir sava atbildības joma. Strādājot kopā visām šīm trijām pusēm, top valdes lēmumi konkrētam attīstības periodam un konkrētam biznesa plānam. Tikai strādājot vienota mērķa vārdā var kaut ko sasniegt, un šodien tam ir apliecinājums. Sākotnēji Liepājā tika veidota uzņēmējiem un biznesa attīstībai saprotama vide, un tad jau tam klāt nāca kravu apgrozījums, darba vietas un nomaksātie nodokļi,” savu viedokli pauž LSEZ pārvaldnieks.

Kā kļūt arvien caurspīdīgākiem?

Šis jautājums nūdien jau ir kļuvis par klišejisku saukli. Ostu pārvaldībai jābūt caurspīdīgai atbilstoši OECD prasībām. Ko tas nozīmē?

2016. gada 1. jūlijā Latvija kļuva par OECD dalībvalsti, kas bija Latvijas mērķis jau divdesmit gadus, un tagad tas ir devis konkrētus ieguvumus, uzlabojumus un ir bijis dzinējspēks valsts kapitālsabiedrību pārvaldes reformai, kā arī kalpojis par papildu stimulu, lai celtu kapacitāti cīņā ar kukuļošanu starptautiskajos biznesa darījumos. Pieņemti būtiski likuma grozījumi, precizējot kapitālsabiedrību padomju locekļu atlasi un padomju darbu, kā arī veicinot informācijas atklātību. Būtiski, ka OECD noteikumi attiecas arī uz pašvaldību pārvaldību.

Jānis Lapiņš: “OECD vadlīnijas ir mūsu rokasgrāmata, un mēs esam daudz izdarījuši, lai šīs vadlīnijas piepildītu, un valdības pārstāvniecība trīs ministriju sastāvā LSEZ valdē tam ir labs apliecinājums. Arī izstrādājot LSEZ attīstības plānu līdz 2035. gadam, mūsu uzstādījums bija, lai tas būtu atbilstošs OECD prasībām, par ko esam diskutējuši arī Satiksmes ministrijas līmenī. Savu darbību esam padarījuši maksimāli caurspīdīgu, kaut vai ievietojot atskaites un ziņojumus publiski pieejamās vietnēs, ir skaidri noteikti termiņi, kad tas jāizdara. Tāpat ir dažas pavisam no jauna ieviestas prasības, piemēram, valdei ir pakļauta audita nodaļa, kuras darbinieks, neatkarīgs speciālists, profesionāli izvērtē darbības procesus un nepastarpināti par to ziņo valdei. Tas nozīmē, ka arī valdība tieši saņem šo informāciju par procesiem un pieņemtajiem lēmumiem no saviem deleģētajiem valdes locekļiem, kas ir augstākā līmeņa ierēdņi – valsts sekretāri, valsts sekretāru vietnieki vai departamentu direktori. Valdes funkcijās ietilpst pārvaldes darbības uzraudzība, tātad jau tagad valdībai tikai vajadzētu darīt savu darbu, tad atkrustu diskusijas par modeļa maiņu, lai palielinātu valdības ietekmi. Esam izveidojuši modeli, kas maksimāli atbilst OECD prasībām, tomēr jāatzīst, ka par simt procentiem šīs prasības nav ieviešamas. Esmu vienmēr uzsvēris, ka mums ir laba un ļoti cieša sadarbība ar ministrijām, jo daudzu projektu ieviešana nemaz nav iespējama bez Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministriju līdzdalības, un šī sadarbība notiek ikdienas režīmā, arī sadarbība ar Eiropu, kā tas bija iepriekšējā finansēšanas periodā, piesaistot finansējumu LSEZ infrastruktūras projektiem. Patiesībā komunikācija ar ES bez ministrijas nemaz nav iespējama, tāpēc arī Satiksmes ministrija ir atbildīgā ministrija par šo projektu vadīšanu un ieviešanu. Mūsu sasniegtais un ES finansējuma apguve LSEZ projektiem ir ļoti labs apliecinājums ministriju potenciālam, un Latvija tiešām ir viens no labiem piemēriem Eiropas finansēto projektu īstenošanā. Šajā ES Kohēzijas fondu plānošanas periodā, kas tagad tiek pabeigts, Liepājas infrastruktūras projektiem izdevies piesaistīt četrdesmit trīs miljonus eiro, un tas ir bijis ļoti labs finanšu portfelis. Nākamajā plānošanas periodā visā Eiropā

noteikti aktuāli būs drošības jautājumi, militārā mobilitāte un, protams, inovācijas. Liepājas ostā ir teritorijas, kur ir iespējama militārā klātbūtne, un Aizsardzības ministrija arī ir uzsvērusi šo plānu aktualitāti.”

Ar likumprojekta karogu uz Saeimu

“Visā Eiropā pēdējo gadu desmitu laikā ir notikusi ostu komercializācija, un arī Latvijai beidzot ir jāiet šis ceļš, lai mēs iegūtu efektīvi strādājošu ostu nozari, kas tiek pārvaldīta starptautiski saprotamā veidā un stiprina Latvijas kā kravu pārvadājumu valsts konkurētspēju,” ir teicis satiksmes ministrs.

It kā izklausās ļoti labi, bet kāda tam jēga? Ne Zeltiņš, ne Lapiņš, ne Purmalis kopā ar savām ostu pārvalžu komandām kravas nekrauj, to dara uzņēmēji, tad ko varētu nozīmēt komercializēt ostu? Komercializēt kaut ko amorfu, ko labpatikas nodēvēt par ostu?

Bet, ja domājam par starptautiski saprotamu pārvaldību, tad varētu piekrist, šajā ziņā tiešām nav nekādas stabilitātes, jo ne ārvalstu partneris un iespējamais investors, ne pašmāju uzņēmējs nekad nevar būt drošs, kādas jaunas likumgrozījumu vēsmas nāks kopā ar jaunām Saeimas vēlēšanām. Laiks no vienām vēlēšanām līdz otrām aizskrien gluži kā vēja spārniem, un neviens nevar zināt, kas notiks ar Latvijas ostu pārvaldību, kad partiju reitingi būs mainījušies un valdības kuģi vadīs pavisam cits kapteinis un Satiksmes ministriju stūrēs cits kuģa vadītājs? Bet tie, kuri šodien ir pie stūres, visi kā viens liek mums saprast, ka ir visgodīgākie, ka strādā tikai valsts labā un, protams, arī vislabāk par visiem zina, kas un kā jādara. “Tās ir valsts intereses,” viņi mums iegalvo.

Un tad ar valsts interešu aizstāvēšanas argumentu uz lūpām likumprojekts dodas cauri trim Saeimas lasījumiem. Visbeidzot Valsts prezidents uzliek savu rezolūciju, un gatavs, no šī brīža darbu sāk trīs jaunas kapitālsabiedrības. Kā pipariņu, starp citu, klāt vēl var piemest frāzi, ka pārsvarā visas pasaules ostas ir valsts pārziņā. Kurš no Saeimas deputātiem iedziļināsies un pārlicināsies? Kuru gan interesē tas, ka katrai valstij un katrai ostai ir savs stāsts, kāpēc veidojies tas vai cits pārvaldības modelis, un arī tas, ka tīrā veidā vienas ostas sistēma nav ieliekam citā vietā? Kuru tas interesē, ka lielākā daļa ostu tomēr ir cieši saistītas ar pašvaldībām: Hamburgas osta ir pašvaldības osta, Turku osta arī, bet 70% Roterdamas ostas akciju pieder pašvaldībai un 30% valstij. Ja nu gadījumā kā arguments tiek piesaukta valsts akciju sabiedrība Tallinas osta, kas esot guvusi labus panākumus tāpēc, ka valsts atbild par tās darbību, tad varu apbēdināt tā domājošos, jo sarunā ar Tallinas ostas mārketinga direktoru, kas notika pagājušajā gadā Minhenes starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē, uzzināju, ka Tallinas osta tik labi strādā tieši tāpēc, ka valsts daudz nejaucas tās

darbībā, vien kā akciju turētāja gada beigās saņem savus likumā noteiktos procentus.

Un te nu mēs, ļoti iespējams, esam nonākuši pie paša svarīgākā argumenta, kāpēc veidot kapitālsabiedrības. Atzinumā par Latvijas ostu iespējamajiem pārvaldības modeļiem, ko pēc Satiksmes ministrijas pasūtījuma uz 142 lappusēm sagatavojis zvērinātu advokātu birojs, var atrast arī šādu rindkopu:

Dividendēs izmaksājamā peļņas daļa un maksājumi valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu

Kā izriet no Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 28. panta, prognozējamo peļņas daļu, kas izmaksājama dividendēs, un dividendēs izmaksājamo peļņas daļu nosaka, pamatojoties uz kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģiju, tajā noteiktajiem kapitālsabiedrības mērķiem un to īstenošanu. Saskaņā ar MK noteikumu Nr. 806 3. punktu minimālā prognozējamā peļņas daļa, kas izmaksājama dividendēs, un dividendēs izmaksājamā peļņas daļa ir 80% no kapitālsabiedrības pārskata gada peļņas, ja kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā nav noteikts citādi. Dividendēs izmaksājamā peļņas daļa ietver maksājumu par valsts kapitāla izmantošanu un uzņēmumu ienākuma nodokli.

Deja vu sajūta

2002. gadā arī bija mēģinājums radikāli mainīt ostu pārvaldību, un 2003. gadā grozījumi Likumā par ostām, kas paredzēja valsts ietekmes palielināšanu Rīgas un Ventspils ostās, tika pieņemti Saeimā, bet tos nobremzēja Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, kura, pamatojoties uz Satversmes 71. pantu, 2003. gada 25. septembrī nosūtīja Saeimā pieņemto likumu "Grozījumi Likumā par ostām" otrreizējai caurlūkošanai. Prezidente uzsvēra, ka Ministru prezidenta Einara Repšes un Ministru kabineta iniciatīva un ieinteresētība būtiski uzlabot Rīgas brīvostas kā valsts stratēģiskas nozīmes tautsaimniecības objekta darbību pelna atzinību, bet norādīja, ka Ministru kabinets šo iniciatīvu balstījis uz informāciju un uzņēmēju sūdzībām par problēmām Rīgas brīvostā, kuras rodas labas pārvaldības trūkuma dēļ. Prezidente atzina, ka arī viņa saņēmusi sūdzības par Rīgas ostas darbību, uz ko vērsusi atbildīgo valsts un pašvaldības institūciju uzmanību. Tomēr, izvērtējot valdības ierosinātos un Saeimas pieņemtos grozījumus Likumā par ostām, kā arī citus likumos izpildvarai paredzētos politiskās gribas un varas realizēšanas līdzekļus, nācies secināt, ka augstāk norādīto problēmu risinājumam izvēlētais veids nav samērīgs ar izvirzīto mērķi. Biežās likuma izmaiņas, pašvaldību viedokļa nerespektēšana un Latvijas Ostu padomes negatīvā attieksme pret šiem grozījumiem var radīt pašvaldību

prasības valstij kompensēt pašvaldību ievērojamos ieguldījumus ostu attīstībā, kā arī ar pašvaldību īpašuma pārvaldīšanu turpmāk saistītos ierobežojumus.

Izskatās, ka arī šoreiz valsts izvilksusi kara cirvi pret pašvaldībām valsts interešu vārdā, it kā pašvaldības nebūtu tā pati valsts, bet vesela ienaidnieku armija, pret kuru jācīnās.

Tikai pēc laika varēsim spriest, kas īsti slēpjas aiz Ventspils un Rīgas ostu pārraudzības pārņemšanas valsts rokās, bet to gan jau tagad droši var teikt, ka pārmaiņas tika veiktas lielā steigā. Un tām bija gana pārliecinošs arguments – ASV sankcijas, bet to jau neviens mums neteiks, ko esam amerikāņiem parādā. Nu atļicis vien plāniņu pabeigt līdz galam un trīs lielās ostas pārveidot par kapitālsabiedrībām. Un tad, ja mūsu ostas vēl turpinās pastāvēt, Latvijas mērogam tā būs liela nauda, kas joprojām turpinās tur grozīties. Tomēr nav atbildes un skaidrības, kādi plāni tiek bīdīti? Ko vēlas nacionalizēt? Zemi? Ostu? Vai varbūt lielākā interese ir par naudu, kas netiks ieguldīta ostu uzturēšanā, bet sadalīta dividendēs? Neatbildētie jautājumi uzdzen drebuli, bet visu vēl daudz skumjāku vērš kāda bijušā deputāta teiktais: “Nu, vai tad jūs visi tiešām esat naivi! Nekādas valstiskas intereses te nevienu neinteresē! Visām partijām aiz muguras stāv saimnieki! Nauda, mīļie, nauda, intereses un vara te visu groza un nosaka!” Varētu jau šajos vārdos neieklausīties, ja vien tos neteiktu cilvēks, kurš daudzus gadus bijis visos procesos iekšā.

2021.gadā Saeima apstiprināja Ostu pārvaldības modeļa maiņu, kur Grozījumi Ostu likumā paredzēja Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes pārveidot par kapitālsabiedrībām jeb valsts uzņēmumiem. Likums paredzēja, ka akciju turētājs varētu būt arī pašvaldība, tomēr valsts patur 60% kapitāldaļu. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits bija reformas virzītājs un kvēls tās aizstāvis, kurš centās likvidēt, viņaprāt, gadiem ilgo un bezatbildīgo kārtību, ka ministrijas un pašvaldības brīvostu valdēs bez konkursa iecel, tā teikt, savus cilvēkus.

2021. gada sākumā, kad Ostu reformas apstiprināšana Saeimā jau bija noticis fakts, intervējot tā laika satiksmes ministru Tāli Linkaitu, jautāju, vai ostu reformas ministram bija principa jautājums, jo tāds bija viņu partijas priekšvēlēšanu solījums tautai, vai arī viņš pārvaldības modeļa maiņā patiešām saskata reālu labumu, uz ko Linkaits teica: “Tas ir efektīvākas saimniekošanas jautājums, un tam pamatā arī ir mans uzstādījums ne tikai attiecībā uz ostām, bet uz visu Satiksmes ministrijas pakļautībā esošo struktūru darbību. Tā kā kapitālsabiedrībā ir citi lēmumu pieņemšanas principi, manuprāt, skats uz ostas saimniecību būs daudz skaidrāks, ar stingrākām prasībām un lielāku saimniecisko atbildību. Civillikumā ir labs formulējums – krietna un rūpīga saimnieka princips, un tieši tas ir svarīgākais, ko ļaus ieviest jaunais pārvaldības modelis, tāpēc domāju, ka, no efektīvas saimniekošanas viedokļa raugoties, ir labi, ka ejam šo pārvaldības modeļa maiņas ceļu.”

leviest vērienīgo reformu vajadzēja līdz 2022. gada beigām, taču, zaudējot politisko ietekmi, Jaunajai konservatīvajai partijai neizdevās realizēt krietna un rūpīga saimnieka darbības principus ostu kapitālsabiedrību statusā. Linkaita pēctecis satiksmes ministra amatā Jānis Vitembergs 2023.gada sākumā, sniedzot interviju žurnālam, teica: “Uzņēmējdarbībā lielākais ļaunums, kāds vien var būt, protams, ir neziņa, kas liek atturēties no investīciju ieguldīšanas. Laiks, kurā ostu reformas jautājums ir bijis dienaskārtībā, tiešām ir pārāk ieildzis. Tagad ostu reformas problēma ir manā redzeslokā, un reforma, protams, ir loģiski jāpabeidz, jo esmu pārliecināts, ka iepriekšējā kārtība nav pieņemama. Latvijā politiskā vide ir samērā nestabila, ministri bieži mainās, un katram ministram ir arī tādas pilnvaras, ka viņš var virzīt savas ministrijas pārstāvjus lielo ostu valdēs. Un tad ir jautājums, kā šādos apstākļos var strādāt ostu pārvaldes, ja, varbūt nedaudz pārspīlēju, gandrīz ik gadus ostu valdēs mainās ministriju pārstāvji? Tas, kā es redzu ostu reformas rezultātu, ir ostas ar stabilu pārvaldību, kuru realizē savas jomas speciālisti un kur tiek veidotas stabilas attiecības ar ostas uzņēmējiem. Ap ostu pārvaldības modeļa maiņu ir bijusi pietiekami liela ažiotaža gan no biznesa interešu, gan pašvaldību ambīciju puses, un arī tas ir iemesls, kāpēc vajadzīgi skaidri spēles noteikumi, bet skaidrs ir viens, un par to visi var būt mierīgi, – ostas neviens nevar pārcelt uz kādu citu vietu, tās paliks, kur bijušas, un joprojām būs mūsu bagātība, pret ko visiem jāizturas kā gādīgiem saimniekiem. Pārvaldības modeļa maiņa jau sen bija jāpabeidz, jo noteiktais *derīguma termiņš* – 2022. gada 31.decembris, kad reformai vajadzēja stāties spēkā, jau sen beidzies. Protams, nebūs viegli dažādu iemeslu dēļ: turpinās Satversmes tiesas process, nav novērtēta manta, izņemta pašvaldību līdzdalība ostas pārvaldībā, un tie ir smagi jautājumi, par kuriem nāksies vienoties.”

Tajā ziņā, ka Latvijā ministri bieži mainās, Jānim Vitenbergam izrādījās pilnīga taisnība, jo viņa ministrēšanas laiks noslēdzās pēc deviņiem mēnešiem, un tas, protams, bija pārāk īss laiks, lai sakārotu ostu reformas jautājumus. Nākot pie varas Kaspāram Briškenam, Satiksmes ministrijas neatliekamo darbu saraksts bija visai iespaidīgs, un viens no neatliekamiem darbiem bija arī ostu pārvaldības jautājums, kam jau kopš 2019. gada ministrija bija veltījusi savu enerģiju, reformas vārdā tērējot nauda un nervus, pazaudējot laiku un tā arī neko nepanākot. “To, kas notiek kopš 2019. gada, īsti nemaz negribētos nosaukt par reformu, jo tas bija izteikti politizēts process, kas ļoti koncentrējās tieši uz juridiskās pārvaldes maiņu ostās. Pilnīgi noteikti piekristu, ka arī iepriekšējais pārvaldes modelis nebija efektīvs, jo noveda pie valsts un pašvaldības interešu pretnostatīšanas, ļoti augstas politizācijas un nereti destruktīvas konkurences, taču arī piedāvāto pārvaldes modeli par reformām nevaru nosaukt. Reformām ir jābūt visaptverošām, tāpēc jāveido skaidra, jauna un integrēta biznesa stratēģija,” tūlīt pēc stāšanās amatā 2023.gada rudenī ministrs Briškens bija apņēmības pilns un gatavs strādāt uzroītām piedurknēm.

SM atkal jauns ostu pārvaldības modeļa variants

2024.gada augustā Kaspara Briškeņa vadītā Satiksmes ministrija (SM) Tiesību aktu portālā saskaņošanai iesniedza dokumentu - "Informatīvais ziņojums par Ostu pārvaldības reformas gaitu un tās pilnveidošanas iespējām", kurā SM raksta:

"2024. gada janvārī Latvijas Republikas Saeima pieņēma būtiskus grozījumus Ostu likumā, faktiski apturot līdzšinējo ostu pārvaldības reformu, kas paredzēja Rīgas un Ventspils brīvostas pārveidi par kapitālsabiedrībām, lai dotu iespēju izvērtēt to un izstrādāt priekšlikumus tā pilnveidošanai. (..) Satiksmes ministrija ir veikusi konsultācijas ar ostu pārvaldēm un uzņēmēju organizācijām un sagatavojusi priekšlikumus turpmākiem uzlabojumiem Latvijas ostu pārvaldībā.

Latvijas ostu sektors ir būtisks nacionālās ekonomikas elements, kas nodrošina stratēģiski svarīgus transporta un loģistikas pakalpojumus, veicinot gan iekšzemes, gan starptautisko tirdzniecību. Ostas ir ne tikai ekonomikas dzinējspēks, bet arī nozīmīgs loģistikas infrastruktūras elements, kas prasa efektīvu pārvaldību un nepārtrauktu attīstību.

Pēdējo gadu laikā ir notikušas vairākas izmaiņas un reformas ostu pārvaldībā. 2019. gada nogalē Ventspils brīvostas pārvalde tika iekļauta Amerikas Savienoto Valstu Valsts kases Ārvalstu aktīvu kontroles biroja (OFAC) sankciju sarakstā, kas apdraudēja ostas turpmāko darbību. Tādēļ nekavējoties tika pieņemti grozījumi Ostu likumā, kas paredzēja kā alternatīvu dibināt jaunu akciju sabiedrību Ventspils ostas pārvaldīšanai - AS "Ventas osta". 2020. gadā tika uzsākta ostu pārvaldības reforma pēc būtības ar mērķi pārveidot Rīgas un Ventspils brīvostas pārvaldes par kapitālsabiedrībām. Kopš tā laika veikti dažādi priekšdarbi, gatavoti tiesību aktu projekti, mainīti politiski uzstādījumi, organizētas daudzas diskusijas. Izvērtējot līdzšinējo reformas virzību un konsultējoties ar nozari, secināms, ka joprojām ir nepilnības, kuras nepieciešams pārskatīt un nepieciešams veikt uzlabojumus ostu pārvaldības modelī, lai tas būtu efektīvāks un ilgtspējīgāks.

Ar jaunas valdības izveidošanu 2023. gada septembrī Satiksmes ministrija uzsāka darbu pie plašas transporta nozares pārvaldības reformas. Šīs reformas ietvaros paredzēts pārskatīt esošo institucionālo ietvaru, investīciju izvērtēšanas un piesaistes metodiku, kā arī uzlabot nozares pārvaldību kopumā. Jaunais ostu pārvaldības modelis iekļaus sevī arī ostu funkciju un lomas pārskatīšanu pēc būtības, nodrošinot, ka ostu attīstība un pārvaldība tiek veikta saskaņā ar mūsdienu prasībām un ilgtspējīgas attīstības principiem.

Šis informatīvais ziņojums sniedz pārskatu par plānotajām izmaiņām ostu pārvaldības modelī, to ietekmi uz ostu darbību un attīstību, kā arī izklāsta priekšlikumus turpmākai virzībai ostu sektorā.

Ar šiem priekšlikumiem piedāvājam:

- saglabāt Rīgas ostas, Ventspils ostas un Liepājas ostas pārvaldes kā atvasinātas publiskas personas, mazināt politisko ietekmi, nodalot uzraudzības funkcijas no operacionālās vadības funkcijām ostas pārvaldēs;
- mainīt atbildības jomas attiecībā uz industriālo attīstību un speciālo ekonomisko zonu pārvaldību, nodalot teritorijas, kas nav tieši saistītas ar ostas darbību, pašvaldības kompetencē, attiecīgi paredzot pašvaldībām funkcijas kā speciālo ekonomisko zonu pārvaldēm.”

Ir svarīgi nodrošināt vienādus principus un ieviest vienotu - vienādu pārvaldības risinājumu visām lielajām Latvijas ostām - Rīgas, Ventspils un Liepājas ostai, kas nozīmē, ka tām paredzēts saglabāt atvasinātas publiskas personas juridisko statusu, kas nodrošinātu juridisko nepārtrauktību, taupītu reorganizācijai nepieciešamie līdzekļi, un ļautu saglabāt esošo juridisko un administratīvo struktūru, kas ir būtiska ilgtermiņa stabilitātei.

SM arī norāda, ka ir nepieciešams pārskatīt ostas pārvaldes un tās valdes atbildību tvērumu un piedāvā, līdzīgi kā akciju sabiedrībās, izveidot padomi kā pārraudzības institūciju ostas pārvaldē un operacionālo darbību deleģēt ostas pārvaldes administrācijai, ko vada ostas pārvaldnieks ar saviem vietniekiem un administratīvo aparātu, savukārt, padome pildītu ostas pārraudzības funkcijas, nevis lēmēja funkcijas, līdzīgi kā kapitālsabiedrībās. Padomes izveides mērķis būtu mazināt politisko ietekmi uz lēmumu pieņemšanu un nodrošināt lielāku caurspīdību un atbildību. Padomes sastāvā paredzēti divi valsts pārstāvji un viens pašvaldības pārstāvis, padomes locekļu atlasī organizētu SM, un šajā pārvaldības modelī uzņēmējiem vieta pie galda diemžēl nav paredzēta.

K. Briškens padomnieks Meirāns paužot SM viedokli, norāda: "Pirmkārt, reformu ieguvums ir depolitizācija, jo ostas tomēr ir saimnieciskās darbības subjekts. Jo mazāk politikas, jo labāk. Papildu bloks ir – mēs aicinām nodalīt rūpniecības teritoriju attīstību no ostas attīstības. Bet lai nodrošinātu visu ostas uzņēmēju interešu vienlīdzīgu pārstāvniecību, rosinām ostā veidot Lietotāju komiteju, kur pie galda vieta ir visiem uzņēmējiem, nevis šauram privilēģēto lokam.”

SM norāda, ka nepieciešams pārskatīt ostas pārvaldes un tās valdes atbildību tvērumu, izveidot padomi kā pārraudzības institūciju ostas pārvaldē un operacionālo darbību deleģēt ostas pārvaldes administrācijai, kuru vada ostas pārvaldnieks ar saviem vietniekiem un administratīvo aparātu, bet padome pildītu ostas pārraudzības funkcijas, nevis lēmēja funkcijas un tās izveides mērķis būtu mazināt politisko ietekmi uz lēmumu pieņemšanu un nodrošināt lielāku caurspīdību un atbildību. Padomes sastāvā paredzēti divi valsts pārstāvji un viens pašvaldības pārstāvis, bet padomes locekļu atlasī organizētu SM. SM variantā uzņēmējiem nav paredzēta vieta pie padomes galda, plānots izveidot lietotāju komiteju un uzņēmējiem būtu vienīgi padomdevēju tiesības.

EM, uzņēmēji un Latvijas mazās ostas SM piedāvājumu pilnībā neatbalsta

EM piedāvā ostas pārvaldē izveidot jaunu institūciju – ostas valdi, operacionālo darbību deleģējot ostas pārvaldes administrācijai, kuru vada ostas pārvaldnieks ar vietniekiem un administratīvo aparātu. Ostas pārvaldes valde būtu augstākā kolektīvā uzraudzības un pārvaldes institūcija. Ostas pārvaldes valdes sastāvā būtu astoņi valdes locekļi – trīs valsts pārstāvji, trīs pašvaldības pārstāvji un divi ostas komersantus pārstāvošo biedrību pārstāvji. Pārstāvjus ostas pārvaldes valdē atlasītu atklātā konkursā, kurus pēc tam amatā uz pieciem gadiem apstiprinātu Ministru kabinets. Ostas pārvaldes valdēs būtu valsts pārstāvji no Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijām.

EM neatbalsta arī SM piedāvāto risinājumu nodalīt ostas teritorijas pārvaldīšanu no speciālās ekonomiskās zonas, jo ostas teritoriju un industriālo teritoriju attīstība ir nesaraujami saistītas, un to pārvaldība būtu īstenojama kopīgi, jo, nodalot ostu no ekonomiskās zonas, tiek nodalīta valsts no pašvaldības, tāda procedūra aizņem ļoti daudz laika un izmaksās ļoti dārgi, bet abām šīm institūcijām jāstrādā kopīgu mērķu sasniegšanai.

Ekonomikas ministra viedoklim lielā mērā piekrīt uzņēmēji, kas vēlas piedalīties ostu pārvaldībā, jo tieši viņi strādā ar kravām un klientu piesaisti, bet to nedara ostu pārvaldes vai ministrijas. Tāpat uzņēmēji piekrīt ekonomijas ministram, ka nepareizs būtu arī SM piedāvājums – pārvaldības ziņā nodalīt ostu un tai blakus esošo infrastruktūru. Šim viedoklim savukārt nepiekrīt satiksmes ministrs, sauc to par atgriešanos pagātnē, kad liela ietekme ostu pārvaldībā bijusi politiskiem lēmumiem, un domā, ka iesaistīt uzņēmējus tiešā pārvaldībā ir liels risks savstarpējās konkurences dēļ.

Iebildumus izteikusi arī Mazo ostu asociācija, jo ziņojumā par Ostu pārvaldības reformu nav iekļautas Latvijas mazās ostas, līdz ar ko nav zināms SM skatījums un viedoklis par šo ostu turpmākās darbības un pārvaldības principiem, tāpēc ziņojuma pilnvērtīgai sagatavošanai un Ostu likuma grozījumu sagatavošanai vajadzētu organizēt tikšanos arī ar Latvijas mazo ostu asociāciju un mazo ostu pārstāvjiem, kas sniegtu savu skatījumu par turpmāko mazo ostu darbību un pārvaldību.

Lai gan jauno ostu reformu autori domā, ka izmaiņas varētu stāties spēkā īsā laikā, kritiku Tiesību aktu projektu publiskajā portālā priekšlikumam izsaka Valsts kanceleja, Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, Pašvaldību savienība, Darba devēju konfederācija, Mazo ostu asociācija un dažas ministrijas, tajā skaitā arī Ekonomikas ministrija, kas pretēji SM uzstādījumam uzskata, ka ostas jāpārvalda vienotā modelī, nevis divos, kad par ostu infrastruktūru atbild valsts, bet par ostas darbu – pašvaldība.

Ko varam secināt?

Jānis Krastiņš: “Ja runājam par jūrniecības administrēšanu, tad uzskatu, ka ir izveidots pareizs ceļš, pa kuru vajadzētu iet, protams, vienmēr ir jābūt attīstības un pilnveidošanās procesā, jo vienmēr var darīt labāk un efektīvāk. Vienmēr var arī kaut

ko reformēt, bet tad ir jābūt skaidrībai, kāpēc kaut kas tāds tiek darīts, jo process tikai procesa dēļ nekādā gadījumā nav attaisnojams.”

Edmunds Krastiņš uzskata, ka Latvija ir vājas varas valsts, tāpēc, lai padarītu tās darbu efektīvāku, vajadzētu radikāli mainīt valsts pārvaldi, vispirms jau mazināt dokumentu kalnus un birokrātiju. “Ja ietu decentralizācijas virzienā, tad ministriem būtu lielāka vara un vajadzētu pieņemt konkrētākus lēmumus,” uzskata Edmunds Krastiņš.

Gaidis Andrejs Zeibots papildina šo domu: “Likumā noteikts, ka lēmējvara nedrīkst būt apvienota ar izpildvaru, bet tagad faktiski Saeimā visu izšķir koalīcijas padome, tāpēc parlaments būtībā nemaz nav vajadzīga. Ja palūkojamies vēsturē, tad deviņdemito gadu sākumā pēkšņi tika likvidētas trīs ministrijas – Jūrlietu, Meža un Kultūras ministrija. Trīs Latvijas vērtības tika nogrieztas ar vienu lēmumu, paldies Dievam, ka kultūru tomēr atdeva atpakaļ. Kas to darīja? It kā jau mēs paši ar savām rokām to darījām un tagad darām, tomēr iespējams, ka kājas aug pavisam citur. Varbūt vienmēr to vajadzētu paturēt prātā un domāt valsts līmenī. Tas ir mūsu pastāvēšanas jautājums.”

Leonīds Loginovs: “Ja no šodienas viedokļa izvērtējam izveidoto valsts pārvaldes modeli, tad jāatzīst, ka daudzas lietas vajadzētu darīt savādāk, tai skaitā arī attiecībā uz jurniecību. Bet šodien esam tur, kur esam. Mums vajadzētu braukt uz priekšu, bet diemžēl nav īsti skaidrs, ar ko un uz kuru pusi braukt, tāpēc vajadzētu mainīt valsts pārvaldi, iecelt neatkarīgu Ministru prezidentu un tautas vēlētu Valsts prezidentu. Kamēr tas nenotiks, nekas nemainīsies.”

SECINĀJUMI PAR JŪRNICĪBAS NOZARES IEGUVUMIEM

Ja pavelkam svītru vēstures novērtējumam un izdarām secinājumus par to, kādā situācijā 2025. gadā atrodas Latvijas jurniecības nozare, tad secinām:

- lai arī cik nepilnīga, tomēr valsts pārvaldes sistēma ir radīta un strādā;
- ir izveidota laba jurniecības nozares administrēšanas sistēma;
- Latvijas Kuģu reģistrs un Latvijas karogs atbilst starptautiskajām prasībām;
- lai gan Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jurniecības koledža zaudējušas neatkarīgu mācību iestāžu statusu, jurniecības izglītība Latvijā joprojām dzīva un konkurētspējīga;
- kuģu būvi un remontu Latvijā negatīvi ietekmējušas privātas ambīcijas, tomēr šī nozare joprojām ir dzīva un attīstās;
- neskatoties uz nesaprātīgo “Latvijas kuģniecības” privatizāciju, pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā ir radušies jauni kuģu īpašnieki, kuri sekmīgi strādā starptautiskajā kuģošanas biznesā.

Bet pats svarīgākais secinājums – visa pamatā ir cilvēka personīgā atbildība.

SECINĀJUMI PAR JŪRNICĪBAS NOZARES ZAUDĒJUMIEM

- Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža zaudējušas neatkarīgu izglītības mācību iestādes statusu, tāpēc pastāv bažas, ka, esot Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā jūrniecības izglītība varētu zaudēt savu identitāti.
- Privatizācijas pieļauto kļūdu dēļ pārstāja pastāvēt “Latvijas kuģniecība”.
- Privatizācijas pieļauto kļūdu dēļ un amatpersonu personīgo ambīciju dēļ tika pazaudēta lielākā Latvijas kuģubūves nozare.
- Vāja Jūrniecības nozares politiskā pārvaldība.
- Neskaidras saistībā ar ostu pārvaldības jaunā modeļa pieņemšanu negatīvi ietekmē investīciju piesaisti ostu projektiem.
- Krievijas izraisītais karš Ukrainā un jauna ģeopolitiskā situācija negatīvi ietekmē kravu apjomu un kravu apstrādi Latvijas ostās.



JŪRNICĪBAS NOZARES NĀKOTNES PERSPEKTĪVAS.

VĪZIJA, VIRZIENS, RĪCĪBA, IESPĒJAS

Diskusiju vadīja LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis un kurā piedalījās kompānijas LSC rīkotājdirektors Aleksejs Sidorenko, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš, Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas pārstāvis Vladislavs Jakovļevs un Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna, bija veltīta jūrniecības nozares nākotnes perspektīvām. Kādā situācijā ir Latvijas jūrniecība?

Aleksejs Sidorenko: “Esmu skeptisks, jo domāju, ka viss ir diezgan slikti. Vispirms jau tas ir demogrāfijas jautājums, kad sarūk Latvijas iedzīvotāju skaits. Tāpat neko jaunu nepateikšu – pasaules jūrniecība iet uz austrumiem. Lai gan Latvijai ir desmitā vieta pasaulē jūrnieku skaita ziņā, tas vēl neko nenožīmē, jo mums ir desmit tūkstoši jūrnieku, bet Ķīnai 485 tūkstoši un Filipīnām 360 tūkstoši. Eiropas jūrniecības drīzumā vispār nebūs, jo tirgus visu noliks savās vietās. Kuģu īpašnieki visu laiku skatās, kā samazināt izmaksas. Piedevām jāņem vērā IMO lēmums, kas paredz papildu izmaksas par izmešu radīšanu, tāpēc, par darbaspēku domājot, kuģu īpašnieki noteikti skatīsies uz austrumiem, jo tas ir veids, kā var samazināt izmaksas. No kuģu budžeta sešdesmit procentus veido darbaspēka izmaksas, tāpēc neko labu šajā ziņā neparedzu.”



Jānis Džeriņš: “Ja runājam par Liepāju, tad mēs uz attīstības procesu skatāmies pozitīvi, jo Liepājas projekti attīstās. Pozitīvi ir arī tas, ka Liepāja attīstās, pateicoties jūrniecības sniegtajām iespējām, un arī pilsētai tas ir liels pluss, jo desmit procenti no ostas ieņēmumiem nonāk pilsētas vajadzību apmierināšanai. Pašlaik ostas kravu apgrozījums sasniedz septiņus miljonus tonnu gadā, bet jaunie projekti, kas jau tiek realizēti un vēl tikai gaida savu kārtu, dos vēl piecdesmit procentus klāt. Varu teikt, ka Liepāja attīstās pareizajā virzienā.”

Vladislavs Jakovļevs: “Stividori uz jūrniecības procesiem raugās no krasta. Nedomāju, ka viss būs slikti, protams, nezinu, vai viss būs labi. Jau pirms trim gadiem diskutējām par to, kas sagaida Rīgas ostas stividorus, un tad prognozes par nākotnes izredzēm bija biedējoši pesimistiskas. Šodien var teikt, ka labi nav, jo ievērojami krities kravu apjoms, bet, no otras puses, tas ir radījis nepieciešamību kaut ko mainīt, uzlabot procesus un strādāt pie citiem projektiem. Ļoti daudzi ir zaudējuši naudu no neiegūtās peļņas, bet man ir pārlicība, ka mūsu nozare kļūs elastīgāka. Vēsturiski mēs paļāvāmies un koncentrējāmies uz lielapjoma kravām no austrumiem, bet jau tad visi lieliski apzinājās, ka tas ir liels risks un vienā dienā viss var mainīties, kas pēc trīsdesmit gadiem tiešām arī notika. Kad pirms kāda laika viesojos Gdaņskā un mani iepazīstināja ar ostu, redzēju, kā tur attīstās industrija, un tas nebija vienas ostas bizness, attīstīt industriju bija valsts līmeņa politika, un arī mēs tagad neizbēgami uz to ejam. Dienas beigās no visām problēmām mēs iznāksim stiprāki, un tādas ir manas cerības nākotnē, bet šodien ir ļoti smagi jāstrādā. Pastāvēs, kas mainīsies.”



Edgars Sūna: “Kā Jūras akadēmijas produkts uz jautājumu par Latvijas jūrniecības nākotnes izredzēm varu atbildēt no diviem skatu punktiem, un, protams, gribas uz lietām raudzīties pozitīvi, citādi vispār zūd jēga kaut ko darīt un par kaut ko diskutēt. Šodien jau šeit nediskutējam tikai tāpēc, lai pateiktu, cik slikti ir bijis, diskusijas mērķis ir rast risinājumu, lai nozare attīstītos ilgtspējīgi un profesionāliem būtu darbs. Tāpēc gribu cerēt, ka nākotne ir gan Latvijas jūrniecībai un jauniešu profesionālās izglītības izvēlē lielāka loma varētu būt jūrniecības nozares dažādām profesijām. Jau ieskanējās pesimistisks viedoklis, ka nākotnes īsti nav. Ja kopumā vērtējam transporta pārvadājumus pasaulē, tad lielākoties izaicinājums ir modernās tehnoloģijas un mākslīgais intelekts. Nav jau noslēpums, ka visās jomās arvien vairāk ienāk automatizācija, un arī jūrniecība no tās neizbēgs. Un te jāatzīst, ka dažas šodien pieprasītas profesijas, kas saistītas ar kuģu darbības uzturēšanu, kuģu vadīšanu, nonāk zem lielas jautājuma zīmes, jo, ienākot automatizācijai un ciparu tehnoloģijām, notiks darbaspēka optimizācija, kas procesus noteikti padarīs lētākus. Uz nākotnes jūrniecības procesiem ir jāskatās daudz plašāk, un jau šodien jāstrādā pie jautājumiem, kā veidot mācību procesu. Ja to nedarām, tad ir diezgan liels risks pēc gadiem desmit nonākt pie tā, ka arvien samazināsies pieprasījums pēc jūrniecības darbaspēka mūsdienu izpratnē.”

Speciālistu viedoklis ir tāds, ka pēc piecdesmit gadiem jūrnieki strādās krasta menedžmentā, un tieši izglītība būs mūsu eksporta prece. Prognozes liecina, ka nākamajos gadu desmitos par četrdesmit procentiem samazināsies ierindnieku skaits, bet tas neattiecas uz virsniekiem, un Latvijas jūras virsnieku kompetence ir augsta.

Runājot par Latvijas jūrniecības nākotnes iespējām, diskusijas dalībnieki bija vienisprātis:

- lielākā vērtība un resurss ir cilvēks. Kā teica Edgars Sūna, varbūt Latvijas jūrniecības veiksmes stāsts vēl nav dzimis, tomēr cilvēks ir tas, kurš pieņem lēmumus, un mākslīgais intelekts ir tikai rīks cilvēka rokās.
- Visiem kopā ir jādomā, kā izmantot cilvēka resursu.

- Vajadzīgs kopīgs redzējums un valsts stratēģija par jurniecības nozari un jurniecības izglītību tuvākajā laikā, kā arī domājot par nākotnes vajadzībām.
- LJS uzdevums ir apvienot nozares speciālistus, popularizēt jurniecības nozari un veidot kopīgu stratēģisko redzējumu.