

## Mazajām ostām būt!



The screenshot shows a presentation slide titled "Small ports of Latvia" with the VIA LATVIA PORTS logo. The slide features a map of Latvia's coastline with several ports marked: Ventspils, Rīga, and others. A video conference overlay is visible on the right side of the slide, showing four participants: Dace Grinberga, Janis, Inese Jēgere, and another participant. The slide also includes the Baltic Loop logo and the Abo Akademi University logo at the bottom left.

Interreg Centrālās Baltijas jūras reģiona programmas 2014.-2020.gadam projekta “Baltijas transporta loks / **Baltic Loop**” ietvaros ir izstrādāts pētījums par mazo ostu lomu reģiona ilgtspējīgas attīstības kontekstā, īpašu uzmanību pievēršot ostu kā transporta mezglu potenciāla izmantošanai. Projekta galvenais uzdevums ir aktualizēt A-R virziena transporta plūsmu attīstības jautājumus Baltijas jūras reģiona centrālajā daļā, radot atbilstošus risinājumus pasažieru un kravu transporta kustības uzlabošanai un dažādu pāravadājumu veidu savietojamībai, t.sk. radīt atbilstošus pasažieru un kravu transporta sektorā iesaistīto pušu sadarbības risinājumus.

Ostas ir viens no valsts transporta sistēmas elementiem, kuras attīstību nosaka valsts politikas mērķi un prioritātes. Efektīvas, elastīgas un drošas transporta infrastruktūras nodrošināšana uzskatāma par obligātu priekšnosacījumu ekonomikas attīstībai, jo tā veicina produktivitāti un nodrošina personu un preču brīvu kustību. Turklāt starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras pilnveidošana, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu projektiem, ir nozīmīga nacionālo tirgu integrācijai, īpaši paplašinātās ES kontekstā. Baltijas jūras reģions, kura ostu kopējais kravu apgrozījums sastāda apmēram 8% no pasaules jūras transporta apjoma, ieņem svarīgu lomu ne tikai Eiropas, bet arī globālā mērogā.

Latvijas ostām, ņemot vērā ģeogrāfisko stāvokli, vienmēr ir bijusi nozīmīga vieta valsts ekonomiskās attīstības sekmēšanā. Arī tagad Latvijas ostu attīstības



programmas galvenais mērķis ir panākt augsti attīstītu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu Latvijas ostu izveidi, kuras spētu iekļauties vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros.

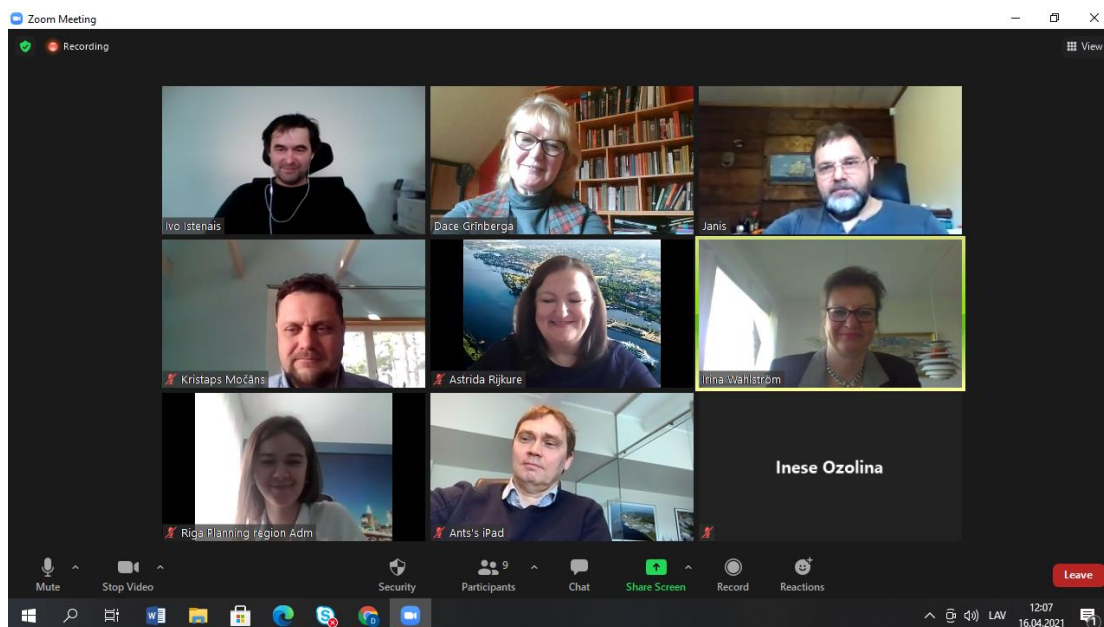
Latviju Baltijas jūras reģiona kopējā kontekstā raksturo stratēģisks ģeogrāfisks izvietojums ar neaizsalstošām ostām un attīstītu autoceļu un dzelzceļu infrastruktūru, kas vienlaicīgi nodrošina gan Krievijas un citu NVS valstu, gan ES iekšējā tirgus apkalpošanu. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru un naftas un naftas produktu cauruļvadu operatoru pakalpojumus, kas visi darbojas starptautiskās konkurences apstākļos un galvenokārt konkurē ar pārējo Baltijas valstu, kā arī Somijas un Krievijas transporta nozares uzņēmumu piedāvājumu. Galvenās svārstības nozares dinamikā rada ārējā pieprasījuma izmaiņas. To pamatā ir globālās ekonomiskās krīzes un COVID-19 pandēmijas izraisītais kravu transporta apjomu samazinājums. Latvijas ostās kravu kritums ir ~ 28%. Taču tieši mazajās ostās kravu apgrozījuma samazinājums pēdējo gadu laikā nav tik ievērojams kā lielajās, jo visas starptautiskajā kravu transportā iesaistītās mazās ostas raksturo izteikts kravu eksports, pārkraujot vietējās izcelsmes kravas – kokmateriālus, kūdras, akmens šķembas, keramzītu, granti, labības graudus, skaidu granulas, smilti, zivis. Lai gan mazajās ostās pārkrauto kokmateriālu apjomam ir tendence samazināties, nozīmīgākā mazajās ostās pārkrauto kravu grupa ir kokmateriāli, ko nosaka mazo ostu atrašanās tiešā kokmateriālu ieguves vietu tuvumā.

Taču šodien vairāk uzmanība tiek pievērsta lielajām ostām- Rīgai, Ventspilij, Liepājai-, nepelnīti aizmirstot mazo ostu īpašo nozīmi kā reģiona attīstības centriem un mazās un vidējās uzņēmējdarbības veicinātājiem. Mazās ostas ir attīstības bāze biznesa videi piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports.

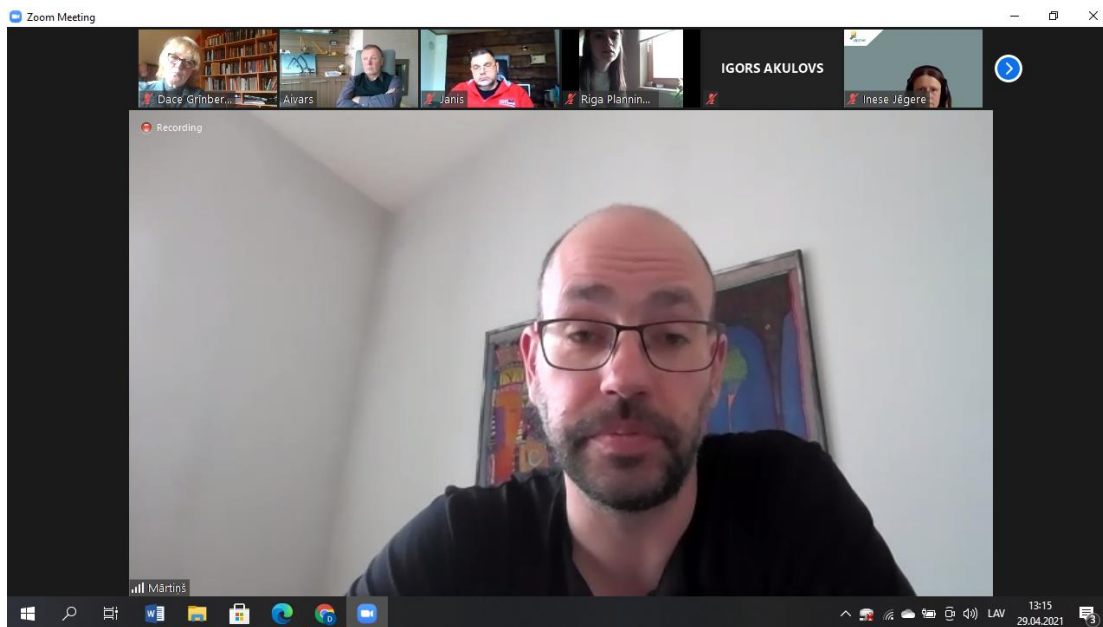
Mazo ostu pakalpojumi komercdarbības veicināšanai ietver ostas zemes teritorijas, infrastruktūras un piestātņu nomu uzņēmējdarbības attīstīšanai visās ar ostu darbību saistītajās jomās, t.i., jūras transportā un ar to saistītajā loģistikā, jahtu tūrismā, ražošanā, zivsaimniecībā u.c. jomās (piemēram, alternatīvās enerģijas ražošana). Turklāt galvenie faktori, kas nosaka komercdarbības attīstības iespējas, ir tie paši, kas ietekmē atsevišķo ostas darbības virzienu attīstību un ietver ģeogrāfiskos, tehniskos, kā arī ekonomiskos un politiskos faktoros. Līdz ar to ļoti nozīmīga ir kopējā Latvijas transporta infrastruktūras integrācija TEN-T tīklā, nodrošinot valsts galveno autoceļu pārbūvi un *Rail Baltica* projekta realizēšanu, kas Latvijas ostām dos papildu iespējas ostu attīstībā.



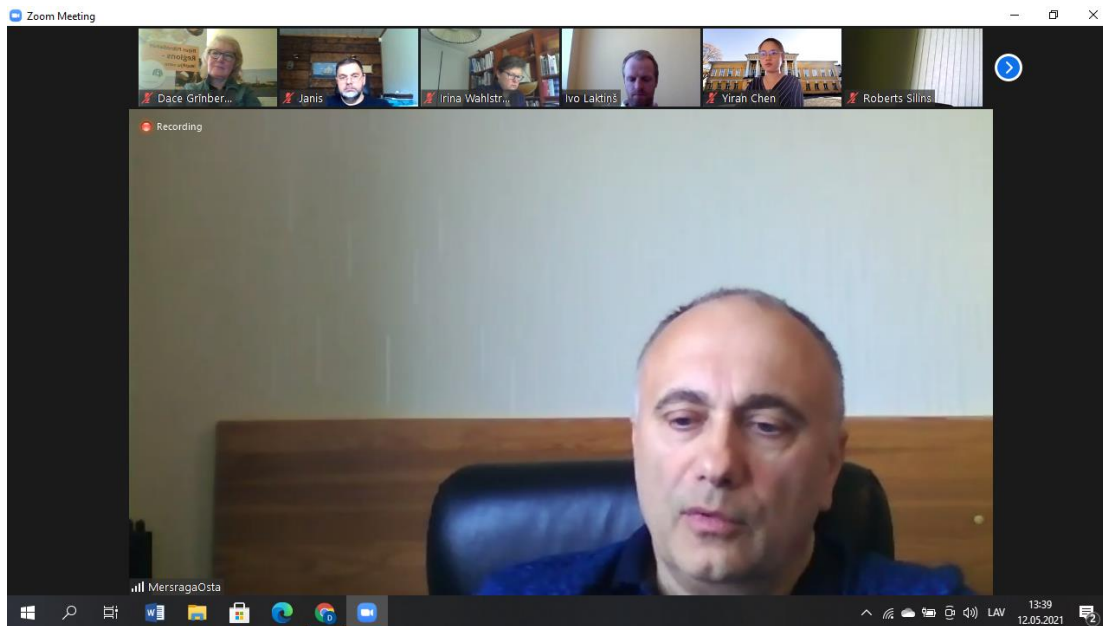
Pētījums un rekomendācijas galvenokārt balstītas uz 3 mazo industriālo ostu analīzi (Salacgrīvu, Skulti, Mērsragu), kuru primārais darbības veids ir kravu pārkraušanas operācijas un kuras nodrošina lielāko kravu apgrozījumu starp mazajām ostām. Tika analizēts ne tikai ostas potenciāls, investīciju piesaistes iespējas un attīstības vīzija, bet arī spēja sadarboties, t.sk publiskā sektora ( valsts, reģiona, pašvaldību) iesaiste un interese ostas attīstības veicināšanā. Darba gaitā notika 3 tiešsaistes tikšanās/diskusijas ar ostu administrācijas, uzņēmēju un iesaistīto pušu ( pašvaldību, reģionu) pārstāvjiem, kas pārliecināja komunikācijas būtisko lomu attīstības jautājumu risināšanā.



16. aprīļa diskusijas dalībnieki ar Salacgrīvas ostas pārstāvjiem.



29. aprīļa diskusijā ar Skultes ostu **Mārtiņš Keviņš**, Skultes ostas valdes loceklis, Skulte Terminal Ltd. Valdes priekšsēdētājs, prezentē savu redzējumu ostas attībai.





12. maija diskusijā ar Mērsraga ostu uzstājas Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika

Jānis Megnis, pētījuma autors: "Latvijas mazajām ostām un ar tām saistītajiem uzņēmumiem ir būtiska ietekme uz reģionu ekonomisko aktivitāti. Mazās ostas Latvijas valsts neatkarības gados no bijušās PSRS Rīgas zvejas ostas "port punktiem" kļuvušas par patstāvīgi funkcionējošiem reģionālās ekonomikas attīstības centriem, kuros apvienotas pašvaldību un uzņēmumu intereses. Vienlaicīgi dinamiskas attīstības turpināšanai mazās ostas šobrīd sagaida jauni izaicinājumi un iespējas: kravu struktūras un ražošanas diversifikācija, projekts "Rail Baltic", administratīvi reģionālā reforma, izmaiņas LR "Likumā par ostām". Konkrētais pētījums ir devis iespēju paskatīties uz nākotnes izaicinājumiem no jauniem skatu punktiem, tādēļ Mazo ostu asociācijas vārdā vēlos pateikties par iespēju tajā piedalīties, kā arī visiem, kas veltīja savu laiku un resursus šī pētījuma realizācijai."

Dace Grīnberga

Projekta Baltic Loop eksperte