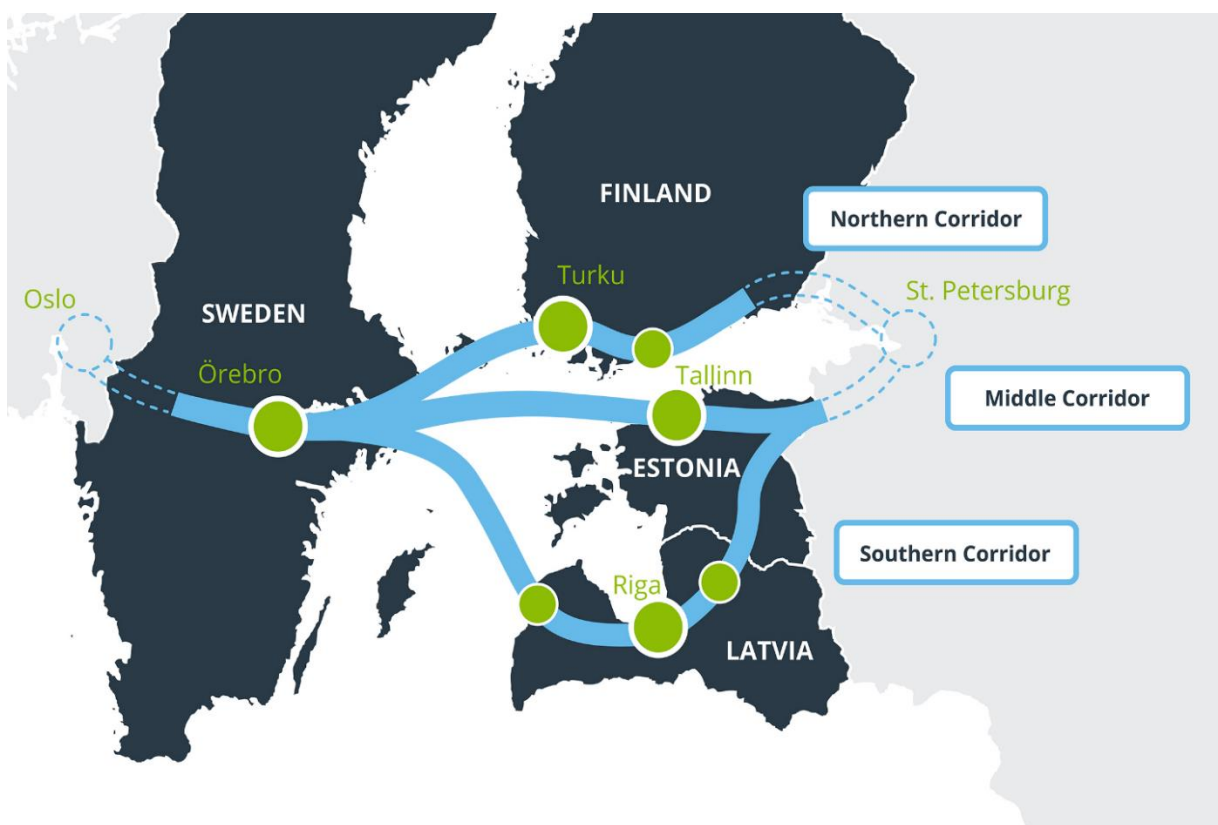


Projekts “Baltic Loop”

Rekomendācijas Latvijas mazo ostu pakalpojumiem un nākotnes kravu plūsmu attīstības redzējums Rīgas reģionā / metropoles areālā

WP3 ‘Business models for smart and sustainable sea logistics and port operations’
(Biznesa modeļi viedai un ilgtspējīgai jūras loģistikai un ostu darbībām)



Autori:

phD grāda pretendents Jānis Megnis, projekta eksperts

Dr.oec.Astrīda Rijkure, projekta mentors

2021.gada 15.jūnijs

Atruna: Informatīvais materiāls izstrādāts INTERREG Centrālās Baltijas jūras reģiona programmas 2014.- 2020.gadam projektu “Baltijas transporta loks / Baltic Loop” projekta ietvaros pēc Rīgas plānošanas reģiona pasūtītā pakalpojuma “Rekomendācijas mazo ostu pakalpojumiem un nākotnes kravu plūsmu attīstības redzējums Rīgas reģionā / metropoles areālā”

Juridisks paziņojums

Vienīgā atbildība par šīs publikācijas saturu ir autoriem. Tas ne vienmēr atspoguļo Eiropas Savienības viedokli. Ne Interreg Central Baltic programma, ne Eiropas Komisija nav atbildīga par tajā ietvertās informācijas jebkādu izmantošanu.

Visas tiesības aizsargātas; nevienu šīs publikācijas daļu nedrīkst iztulkot, reproducēt, uzglabāt ieguves sistēmā vai pārsūtīt jebkādā formā vai ar jebkādiem līdzekļiem, elektroniski, mehāniski, fotokopējot, pārrakstot vai citādi, bez izdevēja rakstiskas atļaujas.

Saturs

Ievads	4
Ostu profilu un specializācijas raksturojums	11
Mazo ostu loma Latvijas ostu starpā	11
Mazo ostu tehnisko parametru izmaiņu ietekme uz ostu apgrozījumu	14
OSTU PORFILI:	20
Skultes osta	20
Salacgrīvas osta	26
Mērsraga osta	32
Rojas osta	38
REKOMENDĀCIJU IZSTRĀDE	42
Ostu kvalitatīvā analīze, balstoties intervijās un diskusijās ar ostu pārvaldēm un ieinteresētajām pusēm	42
Nozaru pārstāvju iesaistes process	43
Interviju / sanāksmju kopsavilkums	43
Aptauju organizēšana iesaistītajām pusēm	57
Prezentācijas konferencēs	63
KOPSAVILKUMS	76
PIELIKUMI	80

Ievads

Latvijas mazās jeb reģionālās ostas ieņem arvien būtiskāku vietu Latvijas tautsaimniecībā un ir viens no instrumentiem, kas veicina vienmērīgu valsts attīstību. Reģionālo ostu mērķa grupa ir Latvijā ražoto kravu eksportēšana uz Eiropas valstīm, galvenokārt koksnes produktu, t.s. celulozes koksnes, šķeldas, koksnes granulā, kūdras, un derīgo izrakteņu – smilts, grants, akmens šķembu.

Septiņu Latvijas mazo ostu mērķis nav tikai kāpināt pārkrauto kravu apjomu tonnās, bet arī vienlaicīgi nodrošināt reģionu ekonomisko aktivitāti un valsts attīstību kopumā.

Mazo ostu kravu apgrozījumam un tā pieaugumam ir svarīga nozīme apkārtējo reģionu attīstībā: tiek sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, veicināta ekonomiskā attīstība. Baltijas jūras un reģionālie kravu pārvadājumi šobrīd tiek nodrošināti no Skultes, Mērsraga, Salacgrīvas un Rojas ostām, kuras vienlaicīgi nodrošina zvejas kuģu bāzēšanos un jahtu apkalpošanu. Engures un Pāvilostas ostas ir zvejas un jahtu ostas. Jūrmalas osta funkcionē tikai kā jahtu osta.

Līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai visas mazās ostas bija zvejas flotes bāzes vietas ar attīstītu zvejniecības, zivju apstrādes un zvejas kuģu remonta infrastruktūru. Formāli atjaunotā Latvijas Republika sāka savu pastāvēšanu vispār bez mazajām ostām, jo saskaņā ar tā laika dokumentāciju tās bija Rīgas zvejas ostas punkti (“Portopunkt” kā bija ierakstīts tā laika pārvaldes dokumentos krievu valodā) Skultē, Salacgrīvā u.c. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas daļa no Latvijas mazajām ostām papildus zvejniecībai sāka iesaistīties Baltijas jūras un reģionālajos kravu pārvadājumos, kā arī visas aktīvi iesaistījās starptautiskajā jahtu tūrisma attīstībā. „Likuma par ostām”¹ pieņemšana 1994. gada 22. jūnijā atvēra jaunu lappusi Latvijas mazo ostu attīstībā.

Valsts transporta un ostu attīstības plānošanas dokumenti definē trīs virzienus, uz kuriem jābalstās Latvijas mazo ostu darbībai. Latvijas mazajām ostām tika doti šādi uzdevumi:

- Vietējo kravu pārkraušana.
- Zvejas kuģu pieņemšana un bāzēšanās.
- Jahtu tūrisma attīstība.

Latvijas mazajām ostām ir liela nozīme ekonomiskās aktivitātes veicināšanā Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes reģionos. Mazo ostu pārvaldēm svarīgākais ir kravu apgrozījums, jo ostu maksas ir tieši proporcionālas kuģu tonnāžai un saņemtos līdzekļus tālāk var novirzīt ostas infrastruktūras uzturēšanai un uzlabošanai. Praktiski tas nozīmē, ka ostu maksu ienākumi no

¹ Likums par ostām, Pieņemts: 22.06.1994. <https://likumi.lv/ta/id/57435-likums-par-ostam>

kravu plūsmas tiek novirzīti ostu attīstībai, no kā labumu gūst arī zvejniecība, zivju apstrāde un zvejas kuģu serviss. Vienlaicīgi pašvaldības intereses saistās ar darbavietu nodrošināšanu un sakārtotu kopējo infrastruktūru. Darbavietu skaits kravu apstrādē ir nesalīdzināmi mazāks nekā strādājošo skaits zvejniecības, zivju apstrādes un ar to saistītajos uzņēmumos. Šinī gadījumā mazo ostu pārvalžu intereses un vietējo pašvaldību intereses vienas otru papildina, jo osta ir mezgla punkts, kas nodrošina nepieciešamo infrastruktūru kravu pārkraušanai, zvejniecībai, jahtu tūrismam (t.s. jahtu apkope, uzglabāšana), kuģu remontam, jahtu būvei un remontam. Visas šīs aktivitātes veicina attiecīgā piekrastes reģiona ekonomisko aktivitāti, nodrošinot piekrastes ciemos augstāku dzīves līmeni nekā caurmērā Latvijas iekšzemē, izņemot lielākās pilsētas un vēl dažas atsevišķas teritorijas.

Šobrīd pārkrauto kravu apjoms mazajās ostās ir relatīvi neliels, tikai 4% no Latvijas ostās pārkrautā apjoma. Vienlaicīgi vērtējot no valsts reģionālās attīstības viedokļa mazās ostas ir neatņemamas ekonomiskās attīstības sastāvdaļas piekrastes reģionos. Mazās ostas ir attīstības bāze piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports. Investīcijas mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā pozitīvi ietekmē kuģošanas drošību, mazina vides piesārņojuma risku un veicina mazo ostu apkārtējās vides sakārtotību.

Saskaņā ar „Latvijas ostu attīstības programmu 2014. – 2020. gadam”² mazajām ostām ir jāveidojas par nozīmīgiem reģionālās attīstības centriem ar diversificētu kravu plūsmu, attīstītu zvejniecības un jahtu apkalpošanas infrastruktūru.

Šobrīd ir salīdzinoši maz analītiskās informācijas par Latvijas mazo ostu darbības efektivitāti un ietekmi uz piejūras reģionu ekonomisko aktivitāti un tautsaimniecības attīstību kopumā. Šajā plānošanas periodā būtu svarīgi turpināt ostu padziļināšanu, kopējo hidrotehnisko būvju izbūvi un rekonstrukciju. Vienlaicīgi ir nepieciešama pievedceļu izbūve, jo ostu paplašināšana uzliek pārāk lielu slodzi esošajiem ceļiem un ielām, pat ja tās nekļūst tik svarīgas valsts mērogā, lai tām atvēlētu Eiropas fondu finansējumu. Ļoti sarežģīts jautājums ir ziemas navigācijas nodrošināšana, jo reģionālā ostas ir sasniegušas līmeni, ka tās vairs nedrīkstētu ziemas mēnešos slēgt ledus apstākļu dēļ. Šobrīd ir nepieciešamība ar ārejo donoru līdzfinansējumu (piem. ES Struktūrfondu) iegādāties nelielus, bet pietiekami jaudīgus ledlaužus, kuri strādātu Rīgas jūras līča Kurzemes un Vidzemes piekrastēs un nodrošinātu kuģu kustību no mazajām ostām līdz kuģu ceļam, ko uztur Rīgas ledlauzis „Varma”. Diemžēl šie projekti tika svītroti ne iepriekšējā plānošanas periodā atbalstāmajiem projektiem. Šobrīd ir svarīgs atbalsts ražotņu, kuru loģistikas sastāvdaļa ir jūras transports, attīstībai mazo ostu teritorijās. Piemērs ir vēja ģeneratoru, tai skaitā jūras vēja parku, masti un citas koplektējošās daļas. Praktiski tas nozīmē, ka nepieciešama ražošanas diversifikācija tajās mazajās ostās, kur zvejniecība un zivju pārstrāde nesaglabājās iepriekšējā līmeni, bet ražošanas infrastruktūra ir saglabājusies. Daļa no šīs infrastruktūras ir aprūtināta ar banku kredītiem, netiek pilnvērtīgi izmantotas vai nonākušas kredītu devēju banku īpašumā, kuras ir gatavas laist šīs ķīlas saimnieciskajā apriņķī. Šādas ražotnes ir nepieciešamas praktiski visu mazo ostu teritorijās un areālos, jo tas dotu iespēju paplašināt apstrādājamo kravu struktūru un nodrošinātu papildus darba vietas. Neradot

² Latvijas ostu attīstības programmu 2014. – 2020. gadam, Satiksmes ministrija

https://www.sam.gov.lv/sites/sam/files/item_5347_latvijas_ostu_attistibas_programma_final_250520151_0.pdf

jaunas ražotnes ar konkurēt spējīgu atalgojumu, praktiski nebūs iespējams noturēt iedzīvotājus reģionos un Latvijā kopumā. ES atbalsta intensitāte ražotņu attīstībai mazo ostu teritorijās un areālos būtu vēlama 50 – 60 % robežās, līdzīgi kā tas citiem uzņēmējdarbības veidiem jau šobrīd. Ražošanas attīstības neatņemama sastāvdaļa ir elektro jaudas nodrošināšana, kuras pieejamās jaudas Kurzemes mazo ostu areālā ir ierobežotas.

Iepriekšējos ES fondu plānošanas periodos līdz 2020.gadam izmantojot Eiropas Reģionālā Attīstības Fonda un Eiropas Jūrniecības un Zvejniecības fonda līdzfinansējumu Latvijas mazajās ostās ir realizēti virkne spoži projekti.

Transporta segmentā ar ERAF līdzfinansējumu Mērsraga un Skultes ostās rekonstruētas kopējās hidrotehniskās būves un padziļināti kuģošanas kanāli no 6.5 līdz 8.25 metriem. Mērsraga un Skultes ostās šobrīd ir sasniegts maksimālais ostas dziļums, jo kuģu ieprīme ir saistīta ar to garumu un platumu un ostas akvatoriju tālāk paplašināt vairs tehniski nav iespējams, ja tās krasti ir apbūvēti ar ostas un pilsētas būvēm. Salacgrīvas ostas pārvalde šobrīd risina jautājumu par ārējo finasu resursu piesaisti kuģu ceļa padziļināšanai līdz 7.5 – 8.25 metrim un kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijai. Mazo ostu kravu struktūras pamatā ir koksnes produktu eksports, ko papildina ceļu būves u.c. būvmateriālu eksports. Būvmateriālu eksporta segments "Rail Baltic" būvniecības laikā var būtiski papildināt Skultes un Salacgrīvas kravu apgrozījumu. Skultes un Mērsraga ostu tehniskie parametri ir devuši pamatu jauniem kravu veidiem un apjomiem. Katram kravu segmentam ir pieprasīti atbilstoši kuģu tipi un kravas apjomi. Celulozes un kurināmā koksnes transportēšanai šobrīd tiek izmantoti kuģi ar kravnesību ap 5000 DWT. Pieprasījums pēc lielākas kravnesības kuģiem pamatā ir salīdzinoši lētāko produktu transportēšanā, lai nodrošinātu ekonomiski pamatotas transportēšanas izmaksas, tai skaitā granīta šķembu importam, kūdras un betona grants eksportam.

Šobrīd Skultes, Mērsraga un Salacgrīvas ostas ir stabilas un pašpietiekamas Baltijas jūras reģionālo kravu pārvadājumu ostas. Roja tuvākajā laikā plāno kļūt par ostu, kuras ieņēmumi par kravu apkalpošanu ļaus uzturēt visu ostas infrastruktūru un nodrošināt zvejniecību.

Projekta mērķis: Samazināt ceļošanas un kravu pārvadājumu laiku, vienlaikus samazinot arī CO₂ emisijas trīs projekta definētos Centrālbaltijas reģiona koridoros (Ziemeļu, Vidējā un Dienvidu), tos padarot pievilcīgus jaunu uzņēmumu piesaistei un inovāciju attīstībai.

Transporta koridoru teritoriālo izvietojums: <https://www.balticloop.eu/index.php/about/>³

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 pārvadājumu veidu savietojamībai, t.sk. radīt atbilstošus pasažieru un kravu transporta sektorā iesaistīto pušu sadarbības risinājumus.

Projekta mājas lapa: <https://www.balticloop.eu/>

Dotais pētījums tiks balstīts uz mazo ostu, kurās tiek pārkrautas kravas – Salacgrīva, Skulte, Roja, Mērsrags, analīzi.

³ Baltic Loop mājas lapa <https://www.balticloop.eu/index.php/about/>

Lai sasniegtu pētījuma mērķi, tiek izvirzīti sekojoši uzdevumi:

- Apkopot un analizēt Latvijas mazo ostu tehniskos parametrus, darbības rādītājus, akcentējot darbības specifiku, kravu apgrozījumu analīzi un ostu pienesumu tautsaimniecībai, tādējādi izpētot Latvijas mazo ostu specializācijas pamatojumu, priekšrocības un trūkumus;
- Anlaizēt vai mazo ostu padziļināšanas darbi ietekmē ostu apkalpojošo kuģu izmērus, ietekmi uz kravu apgrozījumu un nodokļu maksājumiem;
- Analizēt Latvijas mazo ostu darbības galvenos ekonomiskos rādītājus, noskaidrojot iesaistīto pašvaldību, ostu pārvalžu un uzņēmēju vērtējumu par mazo ostu darbību un to attīstības plānus kontekstā ar reģionu prioritātēm;
- Izstrādāt priekšlikumus ostu tehnisko uzlabojumu nepieciešamībai, to ietekmei uz mazo ostu rezultatīvajiem rādītājiem un sniegt iespējamus risinājumus mazo ostu tālākai attīstībai.

Dotā pētījuma izstrāde veikta, balstoties uz LR normatīvajiem aktiem, kā arī šādiem nacionāla līmeņa, plānošanas reģionu un vietēja līmeņa plānošanas dokumentiem:

- Latvijas Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2030⁴;
- Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam⁵;
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam⁶;
- Latvijas ostu attīstības programma 2014.-2020.gadam;
- Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027.gadam⁷;
- Rīgas plānošanas reģiona ilgspējīgas attīstības stratēģija 2014. – 2030.gadam⁸;
- Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programma 2014.-2020.gadam⁹;
- Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam¹⁰;
- Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam¹¹;
- Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam¹²;

⁴ Latvijas ilgspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam (Latvija 2030)

https://www.pkc.gov.lv/sites/default/files/inline-files/Latvija_2030_6.pdf

⁵ Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam <https://www.pkc.gov.lv/lv/nap2027>

⁶ Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam https://www.sam.gov.lv/lv/sabiedriska-apsriesana-transporta-attistibas-pamatnostadnu-2021-2027-gadam-projekts-un-strategiskas-ietekmes-uz-vidi-novertejuma-vides-parskata-projekts/tap-2021-2027_pirma-redakcija.pdf

⁷ Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027.gadam <https://likumi.lv/ta/id/310954-par-regionalas-politikas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam>

⁸ Rīgas plānošanas reģiona ilgspējīgas attīstības stratēģija 2014. – 2030.gadam https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2017/12/RPR-Ilgtspējīgas-attistibas-strategija_2014-2030.pdf

⁹ Rīgas plānošanas reģiona Attīstības programma 2014.-2020.gadam https://rpr.gov.lv/wp-content/uploads/2018/04/RPR-Attistibas-programma_2014-2020_aktualizets_RP.pdf

¹⁰ Kurzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam <https://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2018/11/Kurzeme-2020.pdf>

¹¹ Kurzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija 2015.-2030.gadam <https://www.kurzemesregions.lv/wp-content/uploads/2018/11/Kurzeme-2030.pdf>

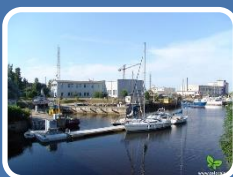
¹² Vidzemes plānošanas reģiona Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam http://www.vidzeme.lv/upload/VPR_IAS_10112014_labots.pdf

- Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam¹³.

1. aspekts Ostu profilu un specializācijas raksturojums

Ostu profilu analīze ietver ostu kvantitatīvo analīzi, izmantojot statistikas datus, ostu parametrus, kontentanalīzi.

Analizētas mazās ostas: Salacgrīva, Skulte, Mērsrags (Roja administratīvi teritoriālās reformas kontekstā)



Mazo ostu, kurās tiek veikta kravu apstrāde:

- ostu profili un kravu apgrozījumu un struktūras analīze
- esošo un potenciālo tirgu, klientu, preču veidu un plūsmas raksturojums
- publisko un privāto investīciju ietvars raksturojums, mērķi investīciju piesaistei



Ostu tehniskā nodrošinājuma izpēte

- analizēta ostu digitalizācijas un digitālā infrastruktūras izmantošanas iespēju analīze
- ģeogrāfiskā informācijas sistēmu un atvērto datu izmantošana



Komunikācija un sadarbība ar ieinteresētajām pusēm

- ostas, transporta pakalpojuma sniedzēji, uzņēmēji, plānošanas reģioni, pašvaldība, valsts iesaistes analīze
- izveidota stakeholderu datu bāze.

¹³ Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības programma 2015.-2020.gadam
http://www.vidzeme.lv/upload/Attstbas_programma_2015-2020.pdf

2. aspekts Ostu kvalitatīvā analīze, balstoties intervijās un diskusijās ar ostu pārvaldēm un ieinteresētajām pusēm

Ciešā sadarbībā ar nacionālajām nozaru ieinteresētajām personām, izstrādāt uz pierādījumiem balstītus nākotnes scenārijus mazo ostu attīstībai, identificējot pastāvošo problemātiku mazajās ostās.



Intervijas ar ostu pārvaldēm

- diskutēt ar mazo ostu pārvaldēm
- diskusijā iesaistīt arī ostās strādājošos uzņēmējus
- uzklaut attiecīgo pašvaldību pārstāvju viedokli



Ostu atbalsta personāla aptaujas

- rast atbildes uz mazo ostu atbalsta mehānismiem
- noteikt atbilstošus institucionālos pārstāvjus
- analizēt ieinteresēto pušu līdzdalību svarīgu lēmumu atbalstīšanā



Iegūt un analizēt datus mazo ostu atbalstam

- analizēt nacionālo ieinteresēto pušu līdzdalības procesos un sagatavot datu analīzi
- ostas darbības raksturojums, analizējot stiprās un vājās puses, perspektīvas un ierobežojumus, kas saistīti ostas biznesa attīstību, SVID

3. aspekts. Rekomendāciju izstrāde mazo ostu attīstībai, balstoties ostu potenciāla un ostu kvalitatīvajā analizē.



Rekomendāciju izstrāde

- mazo ostu pakalpojumu un potenciāla redzējums Rīgas reģionā.
- mazo ostu kā transporta mezglu potenciāla izmantošanu sasaistē ar iekšzemes transportu, plūsmas uzlabošanu



Mazo ostu kā transporta mezglu potenciāla izmantošanu sasaistē ar iekšzemes transportu, plūsmas uzlabošanu



Noslēguma fāze

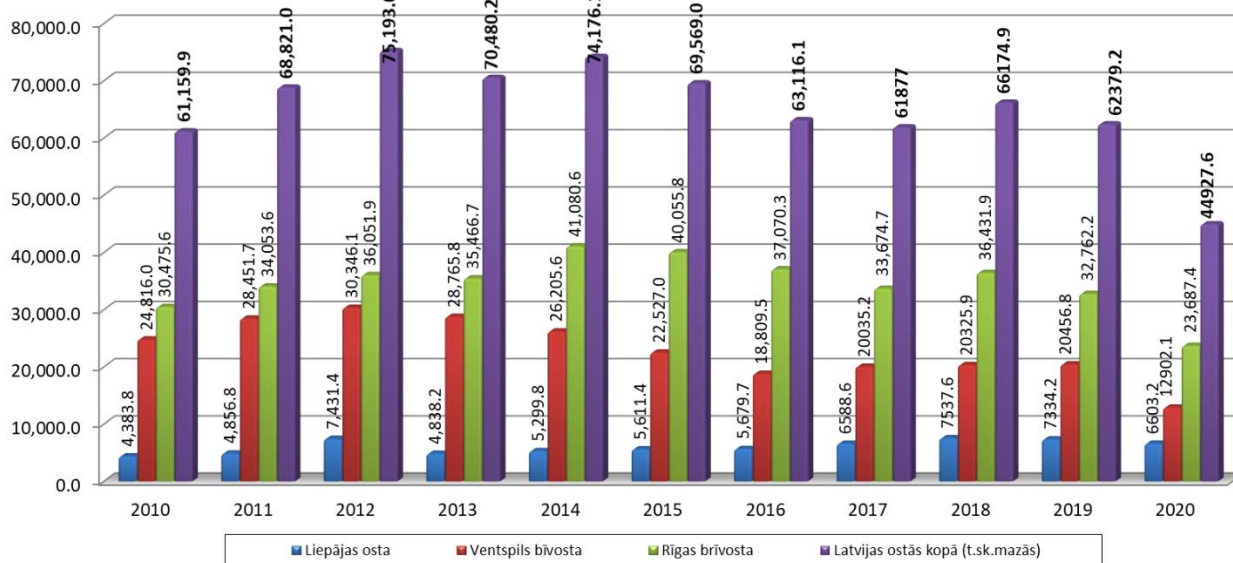
- Noslēguma ziņojums
- Prezentācija ieinteresētajām projekta pusēm

Ostu profilu un specializācijas raksturojums

Saskaņā ar LR “Likumu par ostām” mazo ostu pārvaldes ir pašvaldības dibināti publisko tiesību subjekti, kam ir jāveicina uzņēmējdarbības vide ostas teritorijā. Ostas pārvalde ir atbildīga par navigācijas drošību, paredzētā ostas un pietātņu dziļuma un infrastruktūras uzturēšanu, kā arī ar dabas aizsardzību saistīto prasību ievērošanu. Ostu pārvalžu ieņēmumus sastāda ostu nodevas, kas ir proporcionālas apkalpoto kuģu tonnāžai, un zemes nomas maksas, ko maksā ostas teritorijā esošie privātā kapitāla uzņēmumi. Skatoties no ostu pārvalžu viedokļa, svarīgākais ir kravu apgrozījums, jo no ostu maksām saņemtos līdzekļus tālāk var novirzīt ostas infrastruktūras uzlabošanai. Savukārt pašvaldības intereses vairāk saistās ar darba vietu nodrošināšanu teritorijas iedzīvotājiem. Jāatzīmē, ka darba vietu skaits kravu apstrādē ir nesalīdzināmi mazāks nekā strādājošo skaits zivju apstrādes uzņēmumos. Taču gan ostas intereses, gan pašvaldības intereses vienas otru papildina, jo osta ir mezgla punkts, kas nodrošina zvejniecībai nepieciešamo infrastruktūru, kas ļauj piegādāt izejvielas zivju produkcijas ražotājiem.

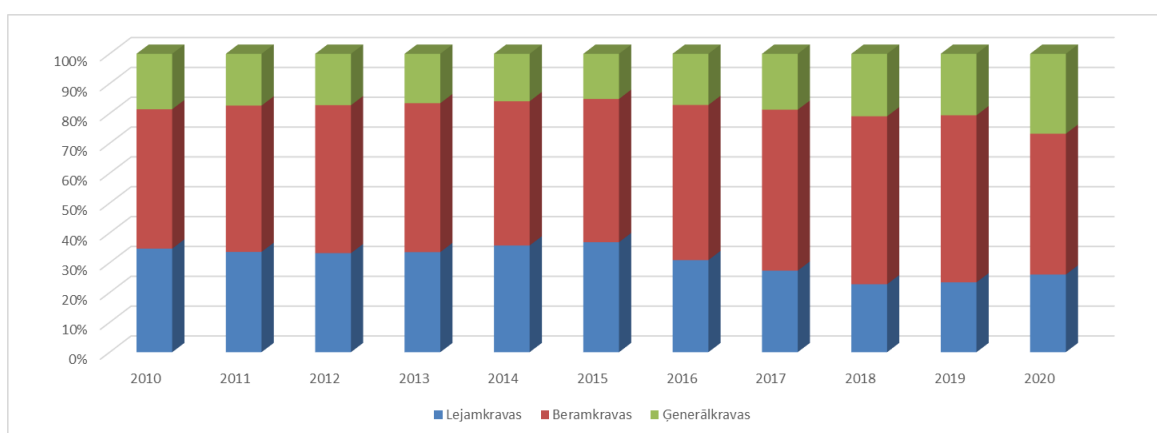
Mazo ostu loma Latvijas ostu starpā

Latvijā ir desmit ostas: trīs lielās Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta un Liepājas osta un septiņas mazās ostas – Salacgrīva, Skulte, Jūrmala, Engure, Mērsrags, Roja un Pāvilosta.



1.attēls. *Latvijas ostu kravu apgrozījums 2010.-2020.gadam, tūkst.tonnas¹⁴*

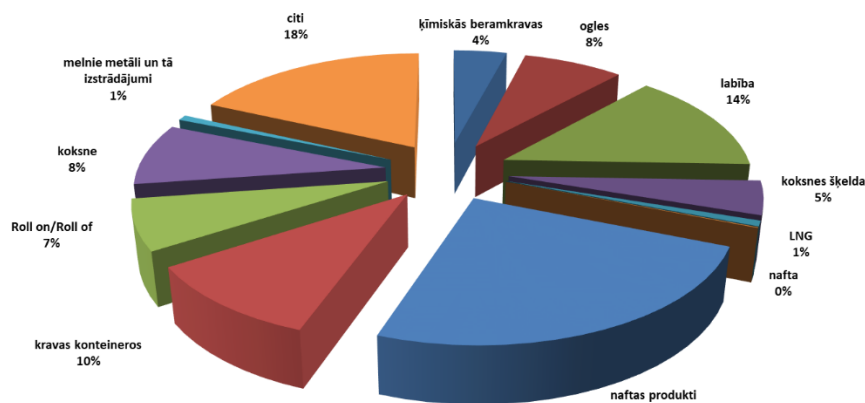
Latvijas ostās 2020.gadā pārkrāva 44.9 miljonus tonnu kravu, kas ir par 28% mazāk nekā gadu iepriekš. Latvijas ostās 2020.gadā visvairāk pārkrautas beramkravas – 21.2 miljoni tonnu, kas ir par 39.3% kritums pret iepriekšējo gadu, tas balstīts uz ļoti straujo ogļu kravu kritumu, kas saistīts ar šīs kravu grupas ovirzīšanu uz Krievijas ostām.



2.attēls. *Kravu sadalījums Latvijas ostās (tūkst.tonnas) 2010.-2020.gadam*

Tostarp pārkrauto ogļu daudzums bija 3.45 miljoni tonnu, kas ir par 79.6% mazāk, ķīmisko beramkravu – 1.83 miljoni tonnu, kas ir par 21.6% mazāk, bet koksnes šķelda pārkrauta 2.06 tūkstošu tonnu apmērā, kas ir par 0.5%. Lejamkravas Latvijas ostās pērn pārkrautas 11.69 miljonu tonnu apmērā, kas ir par 19.9% mazāk nekā gadu iepriekš. Savukārt ģenerālkraivas Latvijas ostās pagājušajā gadā pārkrautas 12.03 miljonu tonnu apmērā, kas ir par 6.4% mazāk nekā gadu iepriekš. Tostarp kravas konteineros pārkrautas 4.68 miljonu tonnu apmērā, kas ir 4.1% mazāk, kokmateriāli – 3.78 miljoni tonnu, kas ir par 8.1% mazāk, bet "roll on/roll off" kravas – 3.09 miljoni tonnu, kas ir par 9.7% mazāk.

¹⁴ Satiksmes ministrija www.sam.gov.lv



3.attēls. Latvijas ostu kravu struktūra 2020.gadā %

Latvijas mazajās ostās 2020.gadā kopā pārkrauti 1.73 milj.tonnu kravu, kas ir par 5% mazāk nekā 2019.gadā, kad tika pārkrautas 1.83 milj.tonnu. Papīrmalka, kurināmā malka, celulozes šķelda un kurināmā šķelda – tie ir kravu veidi, uz kā balstās viss mazo ostu bizness. Latvijas ostu attīstības programmā bija nedefinēts, ka galvenie mazie ostu uzdevumi ir nodrošināt konkurētspējīgus pakalpojumus vietējās izcelsmes kravu eksportam, sniegt pakalpojumus zvejniecības uzņēmumiem un jahtu tūrismam. Kamēr pie katras ostas nebūs dzelzceļa pievedceļu, mēs nevaram runāt par mazo ostu iesaistīšanos tranzīta biznesā. Patlaban viens no Skultes ostas uzņēmumiem ir izveidojis dzelzceļa kravu pieņemšanas staciju Skultē. Bet tas vēl nav tranzīts.

No mazajām Latvijas ostām lielākais kravu apgrozījums 2020.gadā bija Skultes ostā 969 tūkstoši tonnu, kas ir par 3.6% mazāk nekā 2019.gadā, seko Mērsraga osta ar 402.4 tūkstošiem tonnu, kas ir par 14.1% mazāk, un Salacgrīvas osta ar 303.5 tūkstošiem tonnu, kas ir par 0.6% vairāk, bet Rojā 2020.gadā pārkrāva 58.1 tūkst.tonnām, kas ir par 23.4% vairāk nekā gadu iepriekš.

1.tabula

Kravu apgrozījums Latvijas mazajās ostās, 2010.-2020.gads (tūkst.tonnas)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mērsraags	402.8	435.2	443.7	391.8	483.6	402.9	462	436.3	456.8	468.2	402.4
Skulte	649.52	689.7	589.8	683.3	742.4	585.2	751.6	819.8	998.5	1005.6	969
Roja	45	53.4	37.2	40	31.4	31.6	48.7	52.1	70.2	47.1	58.1
Salacgrīva	383.7	278.6	285.3	294.75	332.5	352.6	293.4	266.8	351	301.8	303.5
Engure	0.3	0.3	0.1	0	0	0	0	0	0	0	0
Pāvilosta	2.2	2.2	2	2	2	2.3	1.1	3.5	3	3.3	1.9
Jūrmala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kopā	1483.52	1459.4	1358.1	1411.85	1591.9	1374.6	1556.8	1578.5	1879.5	1826	1734.9

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Latvijas mazās ostas papildus zvejniecībai sāka iesaistīties starptautiskā kravu eksportā un importā un starptautiskā jahtu tūrisma aprītē.

Skultes, Salacgrīvas, Mērsraga un Rojas ostas šodien nodrošina Baltijas jūras kravu pārvadājumus, zvejas kuģu bāzēšanos un jahtu tūrismu. Engures un Pāvilostas ostas nodrošina zvejas flotes bāzēšanos un jahtu tūrismu. Lielupes osta tiek izmantota jahtu tūrismam.

Latvijas mazajās ostās var apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi no 3.50 m (Pāvilostas osta) līdz 7.00 m (Skultes osta). Lai gan pārkrautais kravu apjoms mazajās ostās ir diezgan nenozīmīgs – 2014.gadā tas bija 2% (1590.1 tūkst.tonnas) no kopējā Latvijas ostās pārkrautā apjoma (74176.1 tūkst.tonnas), bet tās ir uzskatāmas kā nozīmīgi ekonomiskās attīstības elementu piekrastes reģionos. Ostas ir attīstības bāze piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports. Investīcijas mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā pozitīvi ietekmē kuģošanas drošību, mazinās vides piesārņojuma risku un veicinās mazo ostu apkārtējās vides sakārtotību un ekonomiskās situācijas uzlabošanu (investīciju piesaiste, jaunu uzņēmējdarbību veidošanās, darba vietas, u.c.).



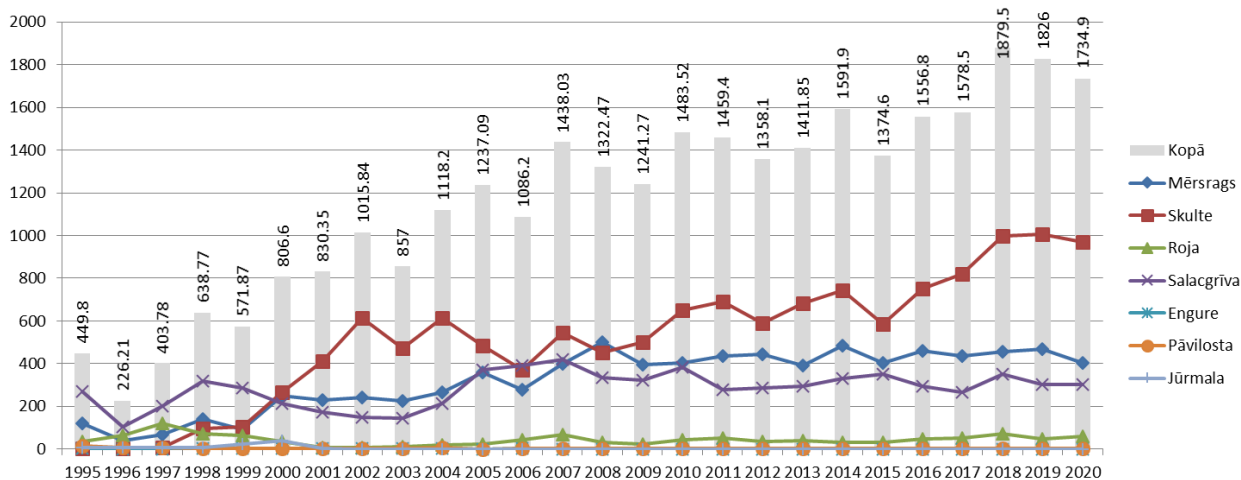
4.attēls. Latvijas mazo ostu īpatsvars kopējā kravu struktūrā 2020.gadā %

Ostas raksturo ne tikai kravu apgrozījums, jo mazās ostas apstrādā tikai nelielu daļu par 4% no kopējā jūras kravu apjoma. Taču katram reģionam, kurā ir ostas, tā ir papildu vērtība, kas dod iespēju attīstīties. Arī Latvijas ostu attīstības stratēģijā ir iezīmēts, ka mazās ostas ir reģiona ekonomiskās aktivitātes centri.

Mazo ostu tehnisko parametru izmaiņu ietekme uz ostu apgrozījumu

Modernākas flotes ienākšana Baltijas jūras kravu pārvadājumos ir sekmējusi 2000.gadā Mērsraga ostas un 2002.gadā Skultes un Salacgrīvas ostu padziļināšanas līdz 6.5 metriem projektu realizāciju. Pieaugot pieprasījumam pēc lielākas tonnāžas kuģiem 2010. līdz 2011. gadam Skultes un Mērsraga ostās ir realizēti padziļināšanas projekti līdz 8.25 metriem. Paralēli padziļināšanas projektiem Skultes, Mērsraga un Pāvilostas ostās ir veikti kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas darbi.

Šo projektu realizācijas rezultātā Skultes un Mērsraga ostas šobrīd tiek apkalpoti kuģi ar kravnesību līdz 8000 tonnām, Salacgrīvas ostā kuģi ar kravnesību līdz 5000 tonnu. Šāda flote ir pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, zāgmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū. Aptuveni 70 % šo kravas veida eksporta mazajās ostās tiek nodrošināts ar šādiem kuģiem. Doto tendenci apstiprina mazo ostu kopējie kravu apgrozījumu pieaugumi laika posmā no 1995. gada līdz šodienai.



5.attēls. Mazo ostu kopējie kravu apgrozījums 1995. - 2020.gads tūkst. tonnas

Latvijas mazās ostas galvenokārt specializējušās:

1. Apalkoku, šķeldas un koksnes granulu eksportā;
2. Granīta šķembu un citu būvmateriālu eksportā un importā;
3. Kūdras eksportā;
4. Svaigi nozvejotu un saldētu zivju pieņemšanā.

Apalkoku, šķeldas un koksnes granulu eksports veidoja 76% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma 2020.gadā. Mazajām ostām nav dzelzceļa pievadu, tādēļ kravas tiek piegādātas vai nosūtītas ar autotransportu. Tas ir noteicis mazo ostu orientāciju uz vietējo, respektīvi, Latvijas izcelsmes, produktu eksportu un produktu, kas paredzēti pārstrādei vai patēriņam Latvijā, kā arī importu. Tranzīta kravas mazajās ostās pagaidām apstrādātas netiek. Izņēmums ir Skultes osta, kurai ir kravas termināls Zvejniekciema stacijā 3 kilometru attālumā no ostas, kas devis iespēju nodrošināt ogļu eksportu. Būtisku pienesumu kravu diapazona paplašināšanai devuši mazo ostu jaunie tehniskie parametri, kuri nodrošina „jūras” klases kuģu ar augstu jūras spēju un ledus klasi pieņemšanu. Tas nozīmē sekmīgu mazo ostu darbību arī ziemas navigācijas periodā. Kravu īpašniekiem ir vitāli svarīgi nodrošināt kravu apriti bez pārtraukumiem visa gada garumā, jo produktu cenas ir pārāk augstas, lai varētu atļauties to „iesaldēšanu” ziemas periodā. Balstoties tehnisko parametru paaugstināšanos mazajām ostām ir izaugsmes iespējas piesaistot kravas no NVS valstīm.

Pirms padziļināšanas projektu realizācijas kūdras eksporta īpatsvars no mazajām ostām bija mazāks kā 1%, jo kūdras eksportam ir ekonomiski izdevīgi kuģi ar kravnesību ne mazāku par

5000 tonnām. Veiktie padziļināšanas darbi deva iespēju dotās kravnesības kuģu apstrādei mazajās ostās kopš 2000.gada, tādēļ kūdras kravu īpašnieki būtiski aktivizēja savu darbību.

Kūdras eksports šbrīd notiek Salacgrīvas, Mērsraga un Skultes ostās. Ņemot vērā straujo kūdras eksporta kopējo pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids nākotnē arī nākotnē nodrošinās kravu apgrozījuma kāpumu mazajās ostās.

Mazajām ostām kravu apgrozījuma pieaugumu ir nodrošinājis arī enerģētiskās šķeldas eksports, pēc kuras pieprasījums Ziemeļeiropā strauji aug. Tas saistīts ar ES prasībām pēc atjaunojamiem energoresursiem. Arī šinī gadījumā noteicošā loma bija ostu parametriem, jo šķeldas eksports ar kuģiem, kuru kravnesība ir mazāka par 5000 tonnu nav ekonomiski izdevīga.

Būtisku kravu apgrozījuma daļu veido celtniecības materiālu imports un eksports, pamatā granīta šķembas ceļu būves projektiem.

Svaigas un saldētas zivis veido 1 – 5 % no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma. Pamatā tās ir Baltijas jūrā nozvejotās, kuras tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Svaigu zivju pieņemšanu nevar vērtēt klasiskajā izpratnē, jo tieši zivis apstrādes procesā iegūst augstāko pievienoto vērtību un to apstrāde nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Katra nozvejotā tonna zivju ienes Valsts kasē aptuveni 450 EUR nodokļu formā. Zivju apstrādātāji lielāko daļu no savas produkcijas eksportē uz ārvalstīm valstīm. Jaunie mazo ostu tehniskie parametri un saldētavu jaudas mazo ostu teritorijās var kļūt par impulsu saldētu produktu, tai skaitā zivju tranzīta kravu piesaistei mazajām ostām.

Katras ostas kravu apgrozījums ir atkarīgs no ostas izvietojuma pie kravu baseinos esošajiem resursiem. Saskaņā ar Latvijas ikgadējo ciršanas tāmi nākamajiem 30 gadiem, Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastei ikgadējais mežu ciršanas apjoms sastāda 5.67 milj.m³ gadā. Tas līdz 1999.gadam tas nodrošināja Salacgrīvas ostai aptuveni 50% no visu mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma katru gadu. Otrā Rīgas jūras līča Vidzemes krasta osta - Skulte aktīvu kravu eksportu uzsāka tikai 1998.gadā, taču jau 2000.gadā kļuva par līderi starp mazajām ostām un 2002.gadu beidza ar rekordlielu kravu apgrozījumu – vairāk kā 600 tūkstošiem tonnu.

Vidzemes mazās ostas, pēc iestāšanās ES, ir kļuvušas pievilcīgākas Igaunijas kravas eksportētājiem, jo Pērnavas ostā, tās ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ, ir ierobežoti kuģu kanāla dziļuma parametri.

Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē meža ciršanas apjoms sastāda aptuveni 2.02 milj. m³ gadā. Mērsraga ostā 1999.gada novembrī tika realizēta ostas modernizācija un uzsākta „jūras” klases kuģu ar kravnesību līdz 5000 tonnām, ledus klasi 1A (pēc Zviedrijas-Somijas ledus klases) un iegrimi līdz 5.7 m pieņemšana ostā. Kā liecina statistika 90% no kravām Mērsraga ostā ir nosūtīta ar šādiem kuģiem. Gandrīz 90% koksnes kravas no Kurzemes mazajām ostām ir nosūtītas no Mērsraga.

Realizējot ostas padziļināšanas un rekonstrukcijas projektu, Rojas ostai ir reālas iespējas atkal aktīvi konkurēt ar Mērsraga ostu. Šobrīd ir visi priekšnoteikumi arī kūdras eksporta aktivizēšanai, jo Kurzemes kūdras krājumi ir pietiekami - ap 70 milj.tonnu.

Rojas osta ir lielākā Rīgas jūras līča zvejas osta, kur bāzējas lielākā daļa līča zvejas flotes. Ostā aktīvi darbojas zivju apstrādes un zvejas kuģu remonta uzņēmumi.

No Rojas ostas 2000.gadā tika uzsākti regulāri pasažieru reisi uz Roņu salu, kuri ekonomiskās krīzes laikā ierobežotas pirktspējas dēļ tika pārtraukti, bet šobrīd atkal atjaunoti. Skandināvijā šāda veida tūrisms ir ļoti populārs un nākotnē šādu nelielu pasažieru kuģišu tūrisms Rīgas jūras līcī varētu kļūt plaši izplatīts.

Engure ir zvejas un jahtu osta, kura nodrošina attiecīgā piekrastes reģiona ekonomisko aktivitāti. Engures ostā nav objektīva pamata prognozēt aktīvu kravas apstrādi. Lielupe pēc a/s "Jūras līcis" bankrota ir zaudējusi savu nozīmi, kā zvejas osta. Vienlaicīgi Latvijas lielākā kūrorta pilsēta nav iedomājama bez attīstīta jahtu tūrisma.

Pāvilosta ir vienīgā Latvijas mazā osta, kura atrodas pie Baltijas jūras. Tiešais Ventspils un Liepājas ostu tuvums, kā arī ierobežotais kuģu ceļa dziļums, kuru nevar palielināt bez jaunu molu izbūves, praktiski izslēdz Pāvilostu no kravu pārvadājumu tirgus. Pāvilosta nodrošina zvejas kuģu bāzēšanos. Vienlaicīgi Pāvilosta ir ļoti atraktīva jahtu tūrismam, par ko liecina 1999.gadā aizsāktie pasažieru pārvadājumi uz Sliti Gotlandē, kuri gan šobrīd ir pārtraukti Pāvilostas ostas teritorijā ir izbūvēta jahtu osta, kur notiek jahtu ziemošana un remonts.

Šobrīd joprojām atsevišķām mazo ostu hidrotehniskajām būvēm nepieciešama rekonstrukcija un ostu akvatorijas padziļināšana, kas uzlabos kuģošanas drošību, palielinās apkalpoto kuģu kravnesību un skaitu, kā arī atbalstīs jahtu tūrisma attīstību. Atsevišķās vietās investīcijas ostas infrastruktūras sakārtošanai ir vitāli nepieciešamas, lai nodrošinātu minimālās prasības kuģošanas drošības nodrošināšanai un ostas pamatfunkciju veikšanai. Nepieciešama arī sauszemes pievadceļu rekonstrukcija un izbūve.

Visām Latvijas mazajām ostām ir nepieciešams regulāri veikt remonta padziļināšanas darbus. Resursu trūkums remonta padziļināšanas nodrošināšanai ir periodiski radījis problēmas Pāvilostas. Engures un Jūrmalas ostām, kur netiek apkalpoti kravas kuģi un attiecīgi esošās likumdošanas ietvaros nav pietiekamu resursu ostas infrastruktūras uzturēšanai. Ostas maksas, kuras tiek iekasētas no zvejas kuģiem un laivām nedrošina pietiekamu finanšu plūsmu remonta padziļināšanas garbu veikšanai. Vienlaicīgi zvejniecība, zivju apstrāde, zvejniecības un jahtu tūrisms nodrošina darba vietas vietējai pašvaldībai, tādēļ pašvaldības esošās juridiskās bāzes ietvaros cenšas iesaistīties mazo zvejas ostu infrastruktūras uzturēšanā.

Attiecībā par jahtu apkalpošanu, ir jāsaprot, ka Latvijā jahtu sezona ir divus trīs mēnešus gadā un tieši tajā pašā laikā, kad tā ir Skandināvijas valstīs. Teorētiski skandināvi, kam ar Latviju salīdzinoši ir ļoti liels skaits jahtu, varētu būt mūsu klienti, taču pieredze rāda, ka viņi labāk brīvdienās apceļo savu piekrasti, nevis apceļo Baltijas jūru un iegriežas arī Rīgas līcī. Nebūtu īsti pareizi jahtu ostu biznesu balstīt uz ārvalstu tūristiem, – tās var būt dažas regates gadā, bet nekas daudz vairāk. Faktiski mums ir jārēķinās ar vietējo jahtu īpašniekiem, un to skaits ir tieši proporcionāls vidējai labklājībai valstī. Latvijā, tāpat kā Skandināvijā, ir tendence veidot divu

dažādu jahtu ostu formātus. Viens ir jahtklubu modelis, kur tiek glabātas jahtas, otrs ir tā sauktais viesu ostas formāts, kas orientējas un pakalpojumu sniegšanu tiem, kuri ceļo.

Latvijas ostām jāspecializējas noteiktu kravas veidu apkalpošanā un savstarpēji jāsadarbības, nevis jākonkurē. Mazajām ostām, specializējoties galvenokārt kokmateriālu eksportā, zvejas kuģu un jahtu apkalpošanā, ir jāveidojas par reģionāliem ekonomiskās aktivitātes centriem, tādējādi ieņemot stabilu vietu Latvijas ekonomikā. Kravu pārvadājumu uzlabošanai ir jāveicina lielo un mazo ostu sasaiste ar sauszemes transporta veidiem.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Latvijas mazās ostas papildus zvejniecībai sāka iesaistīties starptautiskā kravu eksportā un importā un starptautiskā jahtu tūrisma aprītē. Modernākas flotes ienākšana Baltijas jūras kravu pārvadājumos ir sekmējusi 2000.gadā Mērsraga ostas un 2002.gadā Skultes un Salacgrīvas ostu padziļināšanas līdz 6.5 metriem projektu realizāciju. Pieaugot pieprasījumam pēc lielākas tonnāžas kuģiem 2010. līdz 2011. gadam, Skultes un Mērsraga ostās ir realizēti padziļināšanas projekti līdz 8.25 metriem. Paralēli padziļināšanas projektiem Skultes, Mērsraga un Pāvilostas ostās ir veikti kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas darbi. Šo projektu realizācijas rezultātā Skultes un Mērsraga ostās šobrīd tiek apkalpoti kuģi ar kravnesību līdz 8000 tonnām, Salacgrīvas ostā kuģi ar kravnesību līdz 5000 tonnām. Šāda flote ir pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, zāģmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū. Aptuveni 70% šo kravas veidu eksporta mazajās ostās tiek nodrošināts ar šādiem kuģiem. Doto tendenci apstiprina mazo ostu kopējie kravu apgrozījumu pieaugumi laika posmā no 1998.gada līdz šodienai. Apaļkoku, šķeldas un koksnes granulu eksports veidoja 76% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma 2020.gadā. Mazajām ostām nav dzelzceļa pievadu, tādēļ kravas tiek piegādātas vai nosūtītas ar autotransportu. Tas ir noteicis mazo ostu orientāciju uz vietējo, respektīvi, Latvijas izcelsmes, produktu eksportu un produktu, kas paredzēti pārstrādei vai patēriņam Latvijā, kā arī importu. Tranzīta kravas mazajās ostās pagaidām apstrādātas netiek.

Izņēmums ir Skultes osta, kurai ir kravas terminālis Zvejniekciema stacijā trīs kilometru attālumā no ostas, kas devis iespēju nodrošināt ogļu eksportu. Būtisku pienesumu kravu diapazona paplašināšanai devuši mazo ostu jaunie tehniskie parametri, kuri nodrošina «jūras» klases kuģu ar augstu jūras spēju un ledus klasi pieņemšanu. Tas nozīmē sekmīgu mazo ostu darbību arī ziemas navigācijas periodā. Kravu īpašniekiem ir vitāli svarīgi nodrošināt kravu apriti bez pārtraukumiem visa gada garumā, jo produktu cenas ir pārāk augstas, lai varētu atļauties to «iesaldēšanu» ziemas periodā. Balstoties uz tehnisko parametru paaugstināšanos, mazajām ostām ir izaugsmes iespējas, piesaistot kravas no NVS valstīm. Pirms padziļināšanas projektu realizācijas kūdras eksporta īpatsvars no mazajām ostām bija mazāks nekā 1%, jo kūdras eksportam ir ekonomiski izdevīgi kuģi ar kravnesību ne mazāku par 5000 tonnām.

Veiktie padziļināšanas darbi deva iespēju dotās kravnesības kuģu apstrādei mazajās ostās kopš 2000. gada, tādēļ kūdras kravu īpašnieki būtiski aktivizēja savu darbību. Kūdras eksports līdz šim notiek Mērsraga un Skultes ostās. Ņemot vērā straujo kūdras eksporta kopējo pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids arī nākotnē nodrošinās kravu apgrozījuma kāpumu mazajās ostās.

Mazajām ostām kravu apgrozījuma pieaugumu ir nodrošinājis arī enerģētiskās šķeldas eksports, pēc kuras pieprasījums Ziemeļeiropā strauji aug. Tas saistīts ar ES prasībām pēc atjaunojamiem energoresursiem. Arī šinī gadījumā noteicošā loma bija ostu parametriem, jo šķeldas eksports ar kuģiem, kuru kravnesība ir mazāka par 5000 tonnu, nav ekonomiski izdevīgs. Būtisku kravu apgrozījuma daļu veido celtniecības materiālu imports, pamatā granīta šķembas ceļu būves projektiem. Svaigas un saldētas zivis sastāda 2–5% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma.

Pamatā tās ir Baltijas jūrā nozvejotās un no Skandināvijas valstīm importētās zivis, kuras tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Svaigu zivju pieņemšanu nevar vērtēt klasiskajā izpratnē, jo tieši zivis apstrādes procesā iegūst augstāko pievienoto vērtību un to apstrāde nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Katra nozvejotā tonna zivju ienes Valsts kasē aptuveni EUR 450 nodokļu formā. Zivju apstrādātāji lielāko daļu no savas produkcijas eksportē uz NVS valstīm. Jaunie mazo ostu tehniskie parametri un saldētavu jaudas mazo ostu teritorijās var kļūt par impulsu saldētu produktu, tajā skaitā zivju, tranzīta kravu piesaistei mazajām ostām.

Katras ostas kravu apgrozījums ir atkarīgs no ostas izvietojuma pie kravu baseinos esošajiem resursiem. Saskaņā ar Latvijas ikgadējo ciršanas tāmi nākamajiem 30 gadiem Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastei ikgadējais mežu ciršanas apjoms sastāda 5.67 miljonus kubikmetru gadā. Tas līdz 1999.gadam nodrošināja Salacgrīvas ostai aptuveni 50% no visu mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma katru gadu. Otra Rīgas jūras līča Vidzemes krasta osta – Skulte – aktīvu ravu eksportu uzsāka tikai 1998.gadā, taču jau 2000.gadā kļuva par līderi starp mazajām ostām un 2002.gadu beidza ar rekordlielu kravu apgrozījumu – vairāk nekā 600 tūkstošiem tonnu. Vidzemes mazās ostas pēc Latvijas iestāšanās ES ir kļuvušas pievilcīgākas Igaunijas kravas eksportētājiem, jo Pērnavas ostā, tās ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ, ir ierobežoti kuģu kanāla dziļuma parametri. Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē meža ciršanas apjoms sastāda 2.02 miljonus kubikmetru gadā. Gandrīz 90% koksnes kravas no Kurzemes mazajām ostām ir nosūtītas no Mērsraga. Rojas osta ir lielākā Rīgas jūras līča zvejas osta, kur bāzējas lielākā daļa līča zvejas flotes. Ostā aktīvi darbojas zivju apstrādes un zvejas kuģu remonta uzņēmumi. Realizējot ostas padziļināšanas un rekonstrukcijas projektu, Rojas ostai ir reālas iespējas atkal aktīvi konkurēt ar Mērsraga ostu. Šobrīd ir visi priekšnoteikumi arī kūdras eksporta aktivizēšanai, jo Kurzemes kūdras krājumi ir pietiekami – ap 70 miljoni tonnu.

Engure ir zvejas un jahtu osta, kura nodrošina attiecīgā piekrastes reģiona ekonomisko aktivitāti. Engures ostā nav objektīva pamata prognozēt aktīvu kravas apstrādi. Lielupe pēc a/s Jūras līcis bankrota ir zaudējusi savu nozīmi kā zvejas osta. Vienlaikus Latvijas lielākā kūrorta pilsēta nav iedomājama bez attīstīta jahtu tūrisma. Pāvilosta ir vienīgā Latvijas mazā osta, kura atrodas pie Baltijas jūras. Tiešais Ventspils un Liepājas ostu tuvums, kā arī ierobežotais kuģu ceļa dziļums, kuru nevar palielināt bez molu rekonstrukcijas, praktiski izslēdz Pāvilstu no kravu pārvadājumu tirgus. Pāvilsta nodrošina zvejas kuģu bāzēšanos. Vienlaikus Pāvilsta ir ļoti atraktīva jahtu tūrismam. Pāvilstas ostas teritorijā ir izbūvēta jahtu osta, kur notiek jahtu ziemošana un remonts.

Attiecībā par jahtu apkalpošanu, ir jāsaprot, ka Latvijā jahtu sezona ir divus trīs mēnešus gadā un tieši tajā pašā laikā, kad tā ir Skandināvijas valstīs. Teorētiski skandināvi, kam ar Latviju

salīdzinoši ir ļoti liels skaits jahtu, varētu būt mūsu klienti, taču pieredze rāda, ka viņi labāk brīvdienās apceļo savu piekrasti, nevis šķēros Baltijas jūru, jo vidējais skandināvu burātājs vēlās pa dienas gaismu burāt un nakšņot drošībā pie piestātnes.

Nebūtu īsti pareizi jahtu ostu biznesu balstīt uz ārvalstu tūristiem, – tās var būt dažas regates gadā, bet nekas daudz vairāk. Faktiski mums ir jārēķinās ar vietējo jahtu īpašniekiem, un to skaits ir tieši proporcionāls vidējai labklājībai valstī. Latvijā, tāpat kā Skandināvijā, ir tendence veidot divu dažādu jahtu ostu formātus. Viens ir jahtklubu modelis, kur tiek glabātas jahtas, otrs ir tā sauktais viesu ostas formāts, kas orientējas un pakalpojumu sniegšanu tiem, kuri ceļo.

OSTU PROFILI:

Skultes osta

Tehniskie parametri¹⁵:

Teritorija: 72.8 ha;

Sauszemes teritorija: 62.8 ha;

Akvatorija: 10 ha;

Kopējais piestātņu garums: 875 m

Kuģa maksimālā iegrime: 7.0 m;

Ārējā pieejas kanāla platums: 72 m;

Ārējā pieejas kanāla dziļums: 8.25 m;

Kuģa maksimālais garums: 140 m;

Kuģa maksimālais platums: 18 m.

Skultes osta tika izveidota 1939.gadā, bet līdz 1991.gadam tāpat kā pārējās Latvijas mazās ostas, darbojās kā zvejas osta. Tās pārorientācija uz komerckravu apstrādi, galvenokārt koksnes eksportu, veicināja ekonomiski objektīva nepieciešamība diversificēt darbības virzienus un ienākumu avotus.

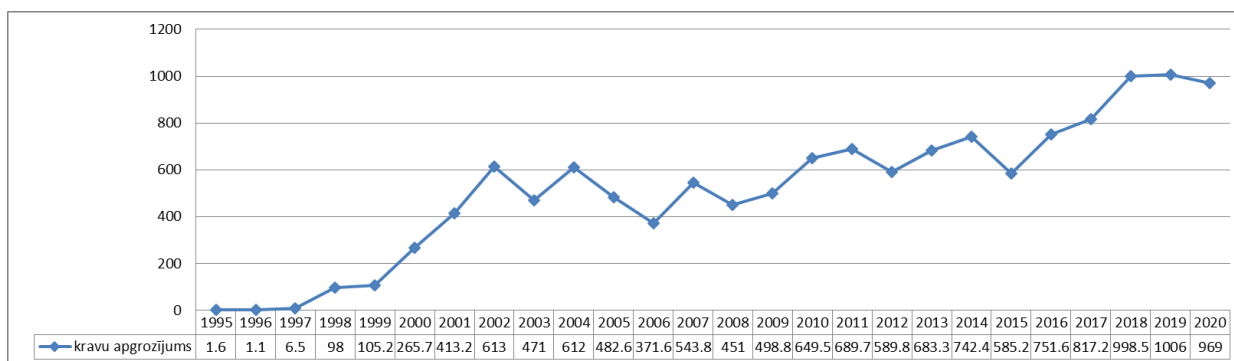
Skultes osta atrodas Baltijas jūras Rīgas līča Austrumu piekrastē aptuveni 50 km attālumā no Rīgas. Osta ir izvietojusies Aģes upes grīvā. Skultes ostas teritorija ir iekārtota kuģu apkalpošanai, kravas transporta, zvejniecības un zivju apstrādes, kā arī citas saimnieciskās darbības veikšanai. No Skultes ostas viena kilometra attālumā atrodas automaģistrāle Rīga-Tallina (*Via Baltica*) un trīs kilometru attālumā dzelzceļa līnija, ar ostas vajadzībām izbūvētu dzelzceļa kravas termināli.

Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

1997.gadā no ostas tika uzsākts koksnes eksports, kas ievērojami palielināja kravu apgrozījumu. Pakāpeniski tika uzsākta dažādu kravu apstrāde, tostarp kūdra, koksnes šķelda, graudi un citas beramkravas, kā arī ogļskābā gāze sašķidrinātā veidā un kopš 2009.gada, pēc kopējā kravu apgrozījuma Skultes osta ir līdere Latvijas mazo ostu starpā.

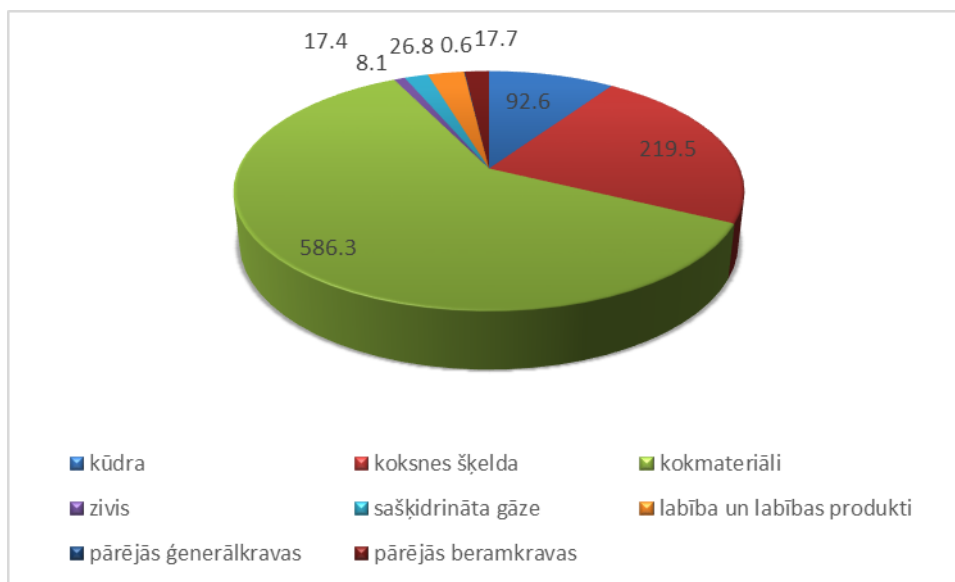
¹⁵ Skultes ostas mājas lapa <https://skulteport.lv/>

Ostas kopējais kravu apgrozījums pakāpeniski palielinājās, un sākot no 2009.gada, vidējais kravu apgrozījums pārsniedz 600 tūkst.tonnas gadā. Laika periodā no 2009.gada līdz 2013.gadam par 16.85 % ir palielinājusies, arī gada laikā apkalpoto kuģu vidējā bruto tonnāža (2925 BRT 2009.gadā pret 3800 BRT 2020.gadā). Līdz šim lielākais pārkrauto kravu apjoms sasniegts 2019.gadā, kad tika pārkrauti 1.006 milj.tonnu. Kravu pieauguma grafiks ilgtermiņā uzskatāmi identificē saistību ar ostā veiktajām investīcijām. Kravu apjomu 2012.gadā, visticamāk, negatīvi ietekmēja eiro zonas parādu krīze, valūtu svārstības un citi ekonomiskie procesi, kādēļ aktivitātes kokapstrādes nozarē nedaudz apsīka. Caur Skultes ostu notiek ne tikai kokmateriālu, bet visu Latvija šobrīd ģenerēto kravu spektra eksports no ostas areāla aptuveni 300 km rādiusā.



6.attēls. Skultes ostas kravu apgrozījums 1995.-2020.gads, tūkst.tonnas

2020.gadā ostās kopējais pārkrauto kravu apjoms sasniedza 969 tūkst.tonnas, no tām 586.3 tūkst. tonnu sastāda koksnes produkti – malka, papīrmalka, kurināmā un celulozes šķelda, kurināmās granulas kā arī kaļķis, kūdra, labība, ogļskābā gāze un svaigi nozvejotas zivis zivis. Attiecīgi procentuālais sadalījums: celulozes apaļkoksne 60%; koksnes šķelda 23%; kūdra 9%, labība 3 %, citas beramkravas 2%, citas ģenerālkavas 2%, LNG 2%, svaigas (nozvejotas zivis) 1%. Eksports veido 85%, imports 5%. 2020.gadā Skultes ostā pavisam apkalpoti 278 kuģi.



7.attēls. Skultes ostā pārkrauto kravu struktūra 2020.gadā, %

Patlaban lielākais kravu apjoms ir koksnes produkti (papīrmalka, kurināmā un celulozes šķelda, kurināmās briketes), kuri tiek nosūtīti uz Ziemeļvalstu celulozes ražošanas uzņēmumiem un termocentrālēm, kā arī kūdra uz Holandi pārstrādei substrātos. Jāatzīmē arī tāds specifisks importējamās kravas veids kā ogļskābā gāze, kas paredzēta pārtikas un rūpnieciskajām vajadzībām. Skultes osta ir vienīgā Latvijā, kurā ir izveidota ogļskābās gāzes pārkraušanas stacija. Skultes ostas ogļskābās gāzes pārkraušanas terminālis ir vienīgais Baltijā. Ogļskābo gāzi piegādā no Skandināvijas un tālāk ar autotransportu izvadā pa visu Baltiju. Skultes ostā regulāri importē sāli un granīta šķembas. Osta var strādāt visu gadu, jo 2013.gadā ir iegādāts ledus klases velkonis “Aitik” (IMO Nr.6906775), kurš iepriekš strādājis vienā no Zviedrijas ostām, nodrošinot ziemas navigāciju.

Laika periodā no 2005.gada līdz 2011.gadam izmantojot ERAF līdzfinansējumu Skultes ostā ir realizēta Dienvidu molu rekonstrukcija, ostas iekšējo akvatorija paplašināšana, akvatorijas un kuģu ceļa padziļināšana, kas kopumā dod iespēju apstrādāt kuģus ar iegrimi līdz 7 metriem un garumu līdz 140 metriem. No visām Latvijas mazajām ostām ar līdzīgiem parametriem var strādāt tikai Mērsraga osta. Skultes ostas padziļināšana ir devusi vēlamus rezultātus ienākušo kuģu vidējais izmērs ir ievērojami pieaudzis, īpaši tas sakāms par kuģiem virs 5000 BRT, kuru īpatsvars 2020.gadā pārsniedza 20% no apkalpoto kuģu kopējā skaita. Tendence, ka kravu īpašnieki izvēlas arvien lielākus un lielākus kuģus, jo pārvadājumu izmaksas uz kravas tonnu ir tiešā saistītās nosūtīto kravu apjomu, ir vērojama visā pasaulē, arī Latvijas lielajās un mazajās ostās. Kopumā no ostas pārvaldes puses ostas kopējās hidrotehniskajās būvēs un krasta infrastruktūras uzlabošanā ir ieguldīti aptuveni 16 miljoniem EUR, no tiem padziļināšanā aptuveni 5 miljoni EUR. Vienlaikus ar ostas pārvaldes realizētajiem projektiem ostā strādājošie uzņēmēji par saviem līdzekļiem ir uzbūvējuši piestātnes, izveidojuši kravu laukumus un citu ostas infrastruktūru.

Šobrīd Skultes ostai vienīgajai no Latvijas mazajām ostām ir savs dzelzceļa termināls (atrodas 4 km attālumā no ostas). SIA “Skultes kokosta” ir izveidojuši sliežu pievedceļus, noliktavas un kravas laukumus. Šobrīd termināls tiek izmantots garaudu pārkraušanai. Patreizējā ostas infrastruktūra ir piemērota kopējam kravu apjomam līdz 1.5 miljoniem tonnu gadā.

Skultē ievērojami uzlabota kuģošanas drošība, kā arī apstākļi zvejas kuģiem. Ar EZF un EJZF līdzfinansējumu attīstīta ostas daļa, kas paredzēta zvejniekiem, resp. rekonstruētas trīs piestātnes ar kopējo garumu 344 m, uzcelta zivju produkcijas pirmapstrādes ēka, aprīkota ar ledus ražošanas iekārtu, zivju transportieriem, šķirošanas līniju, atdzesēšanas kamerām un saldētava saldētu zivju uzglabāšanai. Ostā strādājošie zivsaimniecības uzņēmumi turpina pakāpeniski atjaunot zvejas floti un zivju apstrādes infrastruktūtu.

Skultes ostā 2020.gadā ES Igaunijas Latvijas Pārrobežu projekta ESTLAT55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” ietvaros ir izbūvēta 160 m gara piestātne un slīps jahtām. Ostas teritorijā ir atjaunots kuģu remonta cehs, kas ražo alumīnija zvejas kuģu un loču kuteru korpusus Skandināvijas tirgum. Uzņēmums vienlaicīgi var piedāvāt remontdarbu pakalpojumus vitējam jahtām un kuteriem.

Skultes ostas uzņēmējdarbības vides raksturojums

Skultes ostā darbojas divas stividoru uzņēmumi SIA „Skultes koka osta” un SIA „EMU Skulte”. SIA “EMU Skulte” 30% nosūtītās kravas ir saistītā mežrūpniecības uzņēmuma SIA “EMU” produkti, 70% citu mežizstrādes uzņēmumu. SIA “Skultes kokosta” ir 100% stividoru pakalpojumu sniedzējs.

Ostā darbojās arī nelieli zvejniecības, zivju pirmapstrādes, mazo zvejas kuģu un kuteru būves uzņēmumi. Pēc Krievijas krīzes 90.gadu beigās, kad darbību pārtrauca zivju apstrādes uzņēmumi Skultes ostā strādājošo skaits ir ievērojami sarucis un attiecīgi samazinājies pienesums valsts un pašvaldības budžetā nodokļu formā. Vienlaicīgi Skultes osta pateicoties vērienīgām publiskām un privātām investīcijām transporta infrastruktūrā kopš 2001.gada ir līdere starp mazajām ostām kravu segmentā.

Objektīva konkurence ir ar Rīgas un Salacgrīvas ostu kravu segmentā. Konkurencē ar Rīgas ostu klientu izvēles saraksta Skultes gadījumā ostas pakalpojumu izmaksas ir aptuveni 4. pozīcijā. Skultes priekšrocības klienti saskata ostas pārvaldes un stividoru lēmumu pieņemšanas dinamikā un efektivitātē, tiešā komunikācijā ar lēmuma pieņēmējiem (“vienas pieturas aģentūras formāts”) un drošībā.

Sadarbība ar Salacgrīvas ostas pārvaldi tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, velkoņa pakalpojumi ledus apstākļos, ISSPS prasību izpilde)

Sadarbība ar pašvaldību ir pozitīva. Administratīvi teritoriālā reforma būtisku ietekmi nerada, jo Saulkrastu novadu to praktiski neskar (novada robežaspraktiski netiek mainītas). Pozitīva ir sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).

Sadarbība ar valdību tiek vērtēta ir konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR Seimā), mazajām ostām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā.

Saskaņā ar šā brīža LR “Likuma par ostām” redakciju: *Mazās ostas pārvalde ir pašvaldības dibināts publiskās pārvaldes subjekts. Ostas valdi veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes, Ekonomikas, Vides un reģionālās attīstības, Zemkopības) un vienādās proporcijās (max. 3/3) attiecīgās novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji.*

Saskaņā aktuālajām izmaiņām “Likumā par ostām” (iesniegtas LR Seimā): *mazajām ostām būs iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā. Skultes ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd nav izvērtējuši iespējamu pārvaldes modeļa maiņu, vienlaicīgi SIA “Skultes kokosta” norāda ka zemes lietošanas tiesību pāreja no nomas attiecībām uz īpašuma attiecībām būtu iespēja palielināt uzņēmuma kredīta resursus attīstības projektu realizācijai.*

Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.

Analizējot Skultes ostas darbību no valsts un reģiona ilgtermiņa attīstības skatu punkta redzam, ka kravu apgrozījums Skultes ostā nav tieši proporcionāls ar ostu saistīto uzņēmumu nomaksājamiem nodokļiem un nodarbināto skaitam. Ostas pārvaldes ieņēmumi, kuru pamata masa tiek izmantota infrastruktūras attīstībai un nodrošināšanai šobrīd pārsniedz ostas uzņēmumu nodokļu pienesumu valsts un pašvaldības budžetā.

Skultes ostas attīstības plāni un finansēšanas avoti

Mērķis kļūt par patstāvīgi funkcionējošu reģionālās ekonomikas un sociālo aktivitāšu centru, kurš nodrošina harmonisku piekrastes reģiona attīstību.

Pamatmērķa sasniegšanai ir nepieciešams uzturēt un attīstīt ostas tehniskās iespējas, lai spētu nodrošināt lielākas kravnesības (līdz 8000 tonnu) kuģu pieņemšanu un pārkrauto kravu pakāpenisku pieaugumu, kā arī nodrošināt pilnīgu pašfinansēšanos un ilgstošu darbību bez papildus valsts vai pašvaldības līdzekļu piesaistes nepieciešamības.

Darbības virzieni:

1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas;
2. integrēt Skultes ostas pārvaldes attīstības projektus ar Saulkrastu pilsētas infrastruktūras un ostas zemes lietotāju attīstības projektiem;
3. radīt labvēlīgus apstākļus kuģošanas kompāniju, transporta uzņēmumu un eksportētāju, kā arī šajā procesā iesaistīto valsts un pašvaldību institūciju optimālai sadarbībai.

Realizētie projekti Skultes ostā ar Eiropas Savienības līdzfinansējumu¹⁶

Skultes ostas turpmākās attīstības nodrošināšanai realizējami sekojoši projekti:

1. Skultes ostas piestātņu, krasta nostiprinājumu izbūve un rekonstrukcija.
 - 1.1. Zvejas ostas daļā piestātnes pagarināšana +50m. Termiņš 2021.gada decembris. Izmaksas 700'000 EUR (bez PVN). Notiek realizācija.

¹⁶ Skultes ostas projekti <https://skulteport.lv/osta/projekti>

- 1.2. Piestātnes krasta/krasta stiprinājuma pārbūve 150m, vēja barjeras izbūve. Termins 2022.gada augusts. Izmaksas 3'840'000 EUR (bez PVN) Notiek realizācija.
- 1.3. Zvejas ostas daļā piestātnes krasta/krasta stiprinājuma pārbūve 150m. Termins 2025.gads. Izmaksas 3'189'000 EUR (bez PVN). Projekts iesniegts LAD.
- 1.4. SIA "EMU Skulte", piestātnes pagarināšanas projekts +70m. Plānotais realizācijas termiņš 2022.gads. Notiek projektēšanas darbi.
2. RORO prāmju līnija.
 - 2.1. Nepieciešamās hidrotehniskās infrastruktūras izveide prāmju apkalpošanai (piestātne, viļņlauzis, pieejas akvatorijas padziļināšana).
 - 2.2. Nepieciešamās infrastruktūras izveide ostas teritorijā un ārpus ostas teritorijas (pievedceļi, stāvlaukumi).
 - 2.3. IT sistēmas izveide autotransporta plūsmu regulēšanai.
3. Segto noliktavu platības palielināšana. (SIA Skultes kokosta). Termins 2021.gads. Notiek realizācija
4. Trokšņa barjeru uzstādīšana Skultes ostā;
5. Jahtu tūrisma attīstīšana.

Skultes ostas attīstības projektu realizācija paaugstinās kuģošanas drošību un lielākas kravnesības kuģu pieņemšanu ostā, nodrošinās plašāku kravu diversifikāciju, palielinās kravu apstrādes tehniskās iespējas, tempus un uzlabos kvalitāti, kā arī nodrošinās pakāpenisku ekonomiskās aktivitātes pieaugumu reģionā.

Pakāpeniski attīstoties Latvijas ekonomikai, pieaugs gan importa, gan eksporta kravu apjomi. Būtisku būvmateriālu kravu segmenta pieaugumu var prognozēt "Rail Baltic" būvniecības gaitā. "Rail Baltic" stacija ir plānota blakus esošajam SIA "Skultes kokosta" dzelzceļa terminālam ar lielu piegulošo teritoriju. Šajā teritorijā ir iespējams attīstīt industriālo parku, kas nodrošinātu produktu ar augstāku pievienoto vērtību ražošanu un kravu apjoma pieaugumu Skultes ostai. "Rail Baltic" projekta realizācija ir nopietns arguments Ro-Ro termināla realizācijai.

Skultes ostas kopējā infrastruktūra no kuģu tehnisko parametru viedokļa šobrīd var apkalpot vidēja izmēra ro- ro prāmjus ar garumu līdz 170 m. Līdzīgu ro – ro prāmju analogi šobrīd kursē no Ventpils ostas. Vienlaicīgi ir nepieciešamas investīcijas piestātnēs un krasta infrastruktūrā pielāgojot tās ro- ro prāmju apstrādes vajadzībām. Šinī gadījumā akcents ir uz kravas prāmjiem, nevis pasažieru apkalpošanu. SIA "Skultes kokosta" šobrīd nopietni strādā pie ro- ro prāmju līnijas biznesa modeļa. Ņemot vērā "Rail Baltic" pienesumu perspektīvā ir objektīvas iespējas izveidot Skultes ostā attīstīt ro-ro prāmju līniju. Vienlaicīgi ir jāreķinās ar nopietnu konkurenci ar ro- ro līnijām no Liepājas un Ventpils ostām, kuru galvenā priekšrocība ir atrašanās pie naizsalstošas Baltijas jūras. Šodienas pozitīvus priekšnosacījumus ro-ro prāmja līnijai no Skultes ostas ir garāmejošo autostrāde „Via Baltica”, igauņu kravu nosūtītāju un autopārvadātāju arvien pieaugošo interesi tikt uz kuģa iespējami ātrāk, nemērojot simtiem kilometru līdz Ventpīlij, Liepājai vai Klaipēdai. Saskaņā ar SIA "Skultes kokosta" aprēķiniem

ro-ro prāmju termināla un nepieciešamās infrastruktūras izmaksas sastāda aptuveni 5 milj. EUR. Uzņēmumam piejamie resursi šādas investīcijas atļauj, bet uzņēmums velas sadalīt riskus iesaistot projektā kādu no ro-ro prāmju operātoriem.

Skultes ostai ir ļoti svarīga attīstīta ceļu infrastruktūra Skultes ostas kravu areālā, šobrīd atbilstošā kvalitātē ir tikai auto ceļš “Via Baltica”. Uzlabojoties ceļu infrastruktūrai attiecīgi paplašinās ostas kravu baseina areāls. Īpaši svarīgs virziens Saulkrasti – Murjāņi, kas nodrošinās starp savienojumus ar auto ceļiem A3-A4-A6.

Skultes osta 2011.gadā neoficiāli tika minēta kā viena no teritorijām Latvijā, kur varētu būvēt sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) termināli. Skultes tuvums Inčukalna pazemes gāzes krātuvei padara LNG projektu saimnieciski izdevīgu un samērā lētu. Kopējās izmaksas, ieskaitot gāzes vada būvniecību uz 35 kilometrus attālo krātuvi, būtu aptuveni 100 miljoni eiro. Ekonomikas ministrija ir aprēķinājusi, ka tad, ja terminālis jau darbotos, tam piegādātās LNG cena gadā būtu vidēji par 100 miljoniem eiro zemāka, nekā par to maksājam “Gazprom”. Visticamāk, ka “Gazprom” nepieļaus savas tirgus daļas samazināšanos zem 50 līdz 70 procentiem, tāpēc Skultes LNG termināļa jaudai vajadzētu būt divus līdz četrus miljardus kubikmetru lielai. Tomēr gāzes tirgus liberalizācijā ļoti svarīgs jautājums ir infrastruktūra, lai tiktu nodrošinātas reālas alternatīvas Krievijas gāzei. Šobrīd ES kopējās intereses projektos tiek iekļauts Lietuvas – Polijas gāzes starpsavienojums, Inčukalna pazemes gāzes krātuves modernizācija un paplašināšana, kā arī reģionālais sašķidrinātās gāzes terminālis, par kura atrašanās vietu gan Igaunija un Somija vēl nav panākušas vienošanos un arī Eiropas Komisija nav teikusi savu galavārdu. Tieši tāpēc Latvijai ir interesants arī investoru piedāvājums attīstīt nacionāla mēroga LNG projektu Skultes ostā. Tas vai Skultes ostā būs LNG terminālis ir tas ir ne tikai ekonomiskās neatkarības, bet arī politiskās izlēmības jautājums. Tieši Skultes osta būtu vispiemērotākā sašķidrinātās gāzes terminālim, jo gāzesvads būtu jāizbūvē tikai 40 kilometrus.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti:

Ostas pārvalde:

- Ostas pārvaldes līdzekļi
- Kredīta resursi
- ES fondi

SIA “EMU Skulte”

- Uzņēmuma līdzekļi (netiek izmantoti kredīta resursi)

SIA “Skultes kokosta”

- Uzņēmuma līdzekļi
- Kredīta resursi

- Ro- Ro termināla izbūves gadījumā (aptuvenās izmaksas 5 milj. EUR), uzņēmumam tehniski ir iespēja nodrošināt 100% kredīta resursus projekta realizācijai, vienlaicīgi uzņēmums vēlās sadalīt investīciju risku ar operatora kompāniju. Ostu pārvaldības modeļa maiņa un zemes īpašuma tiesību jautājumi ir svarīgi, bet ne izšķiroši investīciju piesaistes faktori.

Salacgrīvas osta

Tehniskie parametri¹⁷:

- Teritorija: 74.3 ha;
- Sauszemes teritorija: 39.3 ha;
- Akvatorija: 35.0 ha;
- Kopējais piestātņu garums: 605 m;
- Kuģa maksimālā iegrime: 5.6 m;
- Kuģu ceļa platums: 70.0 m;
- Kuģa maksimālais garums: 115.0 m;
- Kuģa maksimālais platums: 20.0 m.

Jau 19.gadsimta otrā pusē Salacgrīvas osta izveidojās par nozīmīgu lauksaimniecības ražojumu un kokmateriālu kravu eksporta ostu Ziemeļvidzemē. Par aktīvu dalībnieci kravu pārvadājumu tirgū starp Eiropas valstīm tā kļuva 20.gs 90 gadu sākumā, kad no lokālas zvejas ostas tā kļuva par kokmateriālu, šķeldas un cita veida kravu eksporta ostu. Salacgrīvas osta atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča Z-A malā aptuveni 100 km attālumā no Rīgas un tā ir tālākā Latvijas Ziemeļu osta. Tā ir izvietota Salacas upes grīvā, un tās teritorija ir iekārtota kuģu apkalpošanai, kravas transporta, zvejniecības un zivju apstrādes, kā arī citas saimnieciskās darbības veikšanai. No Salacgrīvas ostas puskilometra attālumā atrodas automaģistrāle Rīga – Tallina (*Via Baltica*).

Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

Salacgrīvas osta bija pirmā Latvijas mazā osta, kas pārorientējās no zvejas ostas un aktīvi iesaistījās koksnes eksportā uz Skandināviju. Līdz 1999.gadam Salacgrīvas osta bija līdere pārkrauto kravu apjomā starp Latvijas mazajām ostām. Šobrīd osta ir viena no četrām Latvijas mazajām reģionālajām ostām, kura aktīvi piedalās starptautisko kravu pārvadājumu tirgū, apkalpojot gan eksporta, gan importa kravas.

Salacgrīvas ostas kravu baseinam ir liels potenciāls attīstīt dažādus uzņēmējdarbības veidus, piemēram, enerģētiskās šķeldas ražošanu, kūdras ieguves intensificēšanu, apaļkoksnes izstrādi, kā arī dažādu zāgmateriālu ražošanu.

Salacgrīvas ostā pārsvarā eksportē koksnes produktus (celulozes koksni, kurināmo šķeldu,) un kūdru, importē būvmateriālus kur:

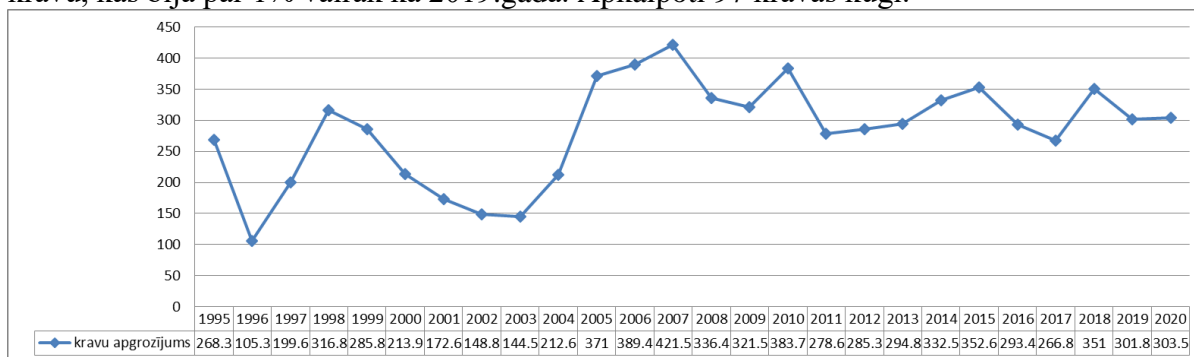
1. Papīrmalka un malka galvenokārt tiek eksportēta uz Somiju, Zviedriju un Norvēģiju.
2. Būvmateriālus importē no Zviedrijas, Polijas, Somijas, Dānijas.
3. Kūdras eksportē uz Holandi, Lielbritāniju un Spāniju.

Nelielu daļu no kopējā kravu apgrozījuma sastāda šķembas, reciklētais asfalts, Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī svaigi nozvejotas.

Salacgrīvas osta pēc 2001 – 2003.gadā ostas padziļināšanas līdz 6.5 m, piestātnes izbūves darbiem un jaunu stividoru piesaistīšanas ir aktivizējusi savu darbību, kas arī atspoguļojas kuģu ar lielāku bruto tonnāžu un kravu apjoma pieaugumā. 2007. gadā ostā sasniegts līdz šim

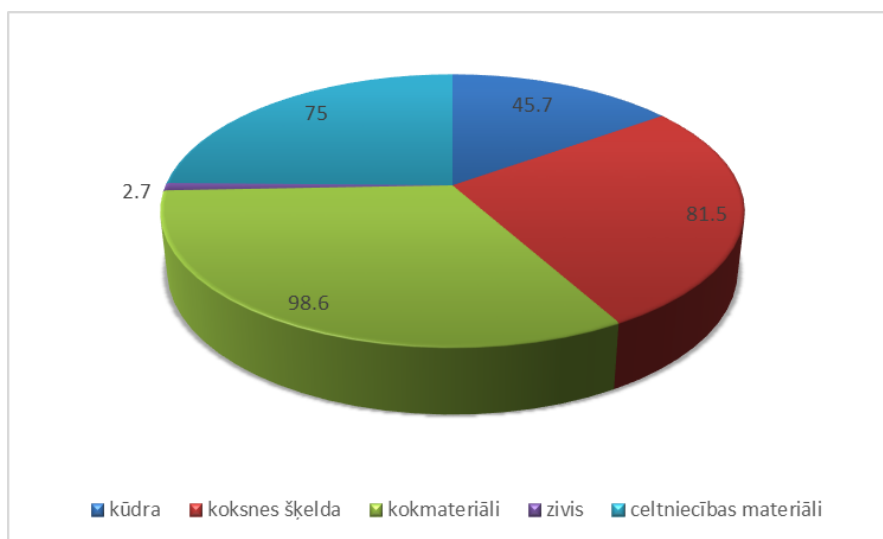
¹⁷ Salacgrīvas ostas mājas lapa <https://salacgrivaport.lv/>

lielākais kravu apjoms – 421 tūkst.tonnas, kas ir aptuveni 3 reizes vairāk (293%) nekā 2003. un 2002.gados (kravu apjoms attiecīgi 143 tūkst.tonnas un 148 tūkst.tonnas). 2011.gadā celulozes koksnes segments piedzīvoja lejupslīdi, turklāt viens no ostas celulozes koksnes eksportējošiem ostas uzņēmumiem uz laiku pārtrauca darbību, jo rūpnīcā Zviedrijā notika rekonstrukcija. Pārmaiņas tirgū ietekmēja ostas kravu apgrozījumu, gadu noslēdzot ar 25–26 procentu kritumu. Pēdējo gadu laikā ostas kravu apjoms ir svārstījies, bet vidēji tas ir bijis 300 līdz 350 tūkst.t. gadā. 2020.gads Salacgrīvas ostā apstrādātas 303,5 tūkst. tonnu dažādu kravu, kas bija par 1% vairāk kā 2019.gadā. Apkalpoti 97 kravas kuģi.



8.attēls. Kravu apgrozījums Salacgrīvas ostā 1995.-2020.gadam, tūkst.tonnas

2020. gads Salacgrīvas ostā apstrādātas 303.5 tūkst. tonnu dažādu kravu, kas bija par 1 % vairāk kā 2019.gadā. Salacgrīvas ostā šobrīd strādā viena stividorkompānija SIA „Salacgrīvas Nord termināls”.



9.attēls. Salacgrīvas ostā pārkrauto kravu struktūra 2020.gadā tūkst. tonnas.

Kravu procentuālais sadalījums 2020.gadā: Celulozes apaļkoksne 32.8%; koksnes šķelda 27.1%; kūdra 15.2%, būvmateriāli 25%, svaigas zivis (nozvejotas) 1%. Eksports sastāda 75.1%, imports 24.9%.

Salacgrīvas ostā tradicionāli eksportē koksnes produktus (celulozes koksni, kurināmo šķeldu) un kūdru, importē būvmateriālus kur:

1. Papīrmalka un malka galvenokārt tiek eksportēta uz Somiju, Zviedriju un Norvēģiju.
2. Būvmateriālus importē no Zviedrijas, Polijas, Somijas, Dānijas.
3. Kūdru eksportē uz Holandi, Lielbritāniju un Spāniju.

Nelielu daļu no kopējā kravu apgrozījuma sastāda šķembas, reciklētais asfalts, Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī svaigi nozvejotas.

Celulozes koksnes segmentā kravas eksporta apjomi stabilizējušies. Būtisks pieaugums praktiski ir iespējams kurināmā segmentā, kur ir potenciālas izaugsmes iespējas. Mežizstrādes apjomi valstī notiek kontrolēti, saskaņā ar normatīvajiem aktiem un mežu izsērdes projektiem, kas praktiski ir proporcionāli mežu atjaunošanās tempiem. Koksnes produktu eksports sadalās starp Vidzemes un Kurzemes ostām, ņemot vērā loģistikas izmaksas. Igaunijas koksne uz Salacgrīvu praktiski nenāk, jo pārrobežu loģistikai ir savi nosacījumi un igauņi cenšas izmanto savas ostas, lai gan Pērnavā ostas maksas ir krietni augstākas nekā Salacgrīvā. Osta cenšas dažādot kravu sortimentu, lai šobrīd pārkraujamajiem koksnes produktiem, keramzītam, šķembām, kūdrai, reciklētajam asfaltam un zivju produkcijai pievienotu citas kravas, jo osta ir multifunkcionāla un atrodas starptautiskās trases „Via Baltica” tuvumā.

2010.gadā tika izstrādāts Salacgrīvas priekšostas attīstības plāns, tajā skaitā arī Dienvidu un Ziemeļu molu rekonstrukcijas tehniskais projekts. Attīstības projekts paredz arī kuģu ceļa un ostas akvatorija padziļināšanu. 2014.gadā tika noasfaltēti seši hektāri kraujlaukumu, līdz ar to ostas rīcībā jau ir 20 hektāri sakārtotu kravu uzglabāšanas laukumu. Dažādojoties ostā pārkraujamo kravu sortimentam ir uzbūvētas slēgtās noliktavas. Izmantojot Eiropas Jūrniecības un Zivsaimniecības fonda (EJZF) līdzfinansējumu rekonstruēta Kuivižu zvejas osta, kura atrodas 3 km no Salacgrīvas ostas un ir tās sastāvdaļa. Projekta ietvaros ir rekonstruēti 120 metri piekrastes zvejniēku piestātnes ar tai piegulošo teritoriju, izbūvētas komunikācijas un krasta infrastruktūra. Kopējās projekta izmaksas sastāda 4,0 milj. EUR. Projekta rezultātā ir izveidota mūsdienīgu ar visu nepieciešamo infrastruktūru aprīkota zvejas osta, kas atbilst EJZF noteikumiem un ir domāta tikai piekrastes zvejniēkiem, lai tie varētu strādāt labiekārtotā un videi draudzīgā teritorijā. Salacgrīvā ar EJZF līdzfinansējumu ir rekonstruēta zvejas piestātne. Kopējās izmaksas sastāda 1.3 milj.EUR. Salacgrīvas ostā 2020.gadā ES Igaunijas Latvijas Pārrobežu projekta ESTLAT55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” ietvaros ir izbūvēta burātāju un ūdenssporta māja. Kopējās izmaksas sastāda 1.31 milj.EUR.

Salacgrīvas ostas uzņēmējdarbības vides raksturojums

SIA “Salacgrīvas Nord Termināls” savu darbību Salacgrīvas ostā ir uzsācis 2010.gadā, kad starp ostas pārvaldi un SIA “Salacgrīvas Nord Termināls” tika noslēgti zemes nomas un piestātnes Nr.1 nomas līgumi. 2010. - 2014.gadā SIA „Salacgrīvas Nord Termināls” ir investējis esošo kraujlaukumu sakārtošanā, kopā izveidojot ap 10 ha asfaltētu kraujlaukumu. Patreiz SIA “Salacgrīvas Nord Termināls” pārkrauj keramzīta granulas, fasēto un beramo kūdru, koksnes šķeldu, granīta šķembas, reciklēto asfaltu, kā arī apaļkoksni. Kravu nosūtītāji

un saņēmēji, izmantojot SIA “Salacgrīvas Nord Termināls” pakalpojumus, ir SIA “Baltic Forest”, SIA “Domše Latvija”, A/s “Saint-Gobain Ehitustooted” (Igaunija), SIA Klasmann Delmann Latvija, a/s “Seda”, a/s „Eesti Turbatootet” (Igaunija) u.c. SIA „Salacas Termināls” savu darbību Salacgrīvas ostā ir uzsācis 2005.gada oktobrī, kad tā no a/s „Brīvais vilnis” iegādājās piestātņi Nr.4, 5 un 6 noliktavas ēku, kuģu remonta ēku. Šo gadu laikā SIA “Salacas termināls” ir investējis nomas teritorijas sakārtošana, nojaucot nevajadzīgās ēkas un būves, un izveidojot vairāk nekā 2 ha asfaltētu laukumu. Patreiz SIA “Salacas Termināls” pārkrauj koksnes šķeldu, apaļkoksni. Kravu nosūtītāji un saņēmēji, izmantojot SIA “Salacas Termināls” pakalpojumus, ir SIA „Green energy”, OU „United Logers” (Igaunija), SIA “Novest”, SIA “R-Grupa” u.c.

A/s “Brīvais vilnis” dibināta 1991.gadā uz zvejnieku kolhoza “Brīvais vilnis” ekonomiskās bāzes. A/s “Brīvais vilnis” ir viena no lielākajām zvejnieku un zivju apstrādes sabiedrībām Latvijā. Uzņēmums pēc iestājas ES veic ražošanas un saimniecības sakārtošanu atbilstoši EU prasībām. Uzņēmumā tiek pārstrādātas gan okeāna, gan Baltijas jūras zivis. A/s „Brīvais vilnis” ir piestātnes Nr.3, kura izvietotas Salacas upes labajā krastā, īpašnieks un operators. Galvenais klienti, kas strādā no piestātnes Nr.3, ir Salacgrīvas ostā strādājošie zvejnieki, taču to izmanto arī Skultes ostas, Rojas ostas un Igaunijas zvejas kuģi.

Vērtējot Salacgrīvas ostas tehnisko nodrošinājumu, par būtisku atzīstama ostas pārvaldes politika savu normatīvi noteikto pakalpojumu sniegšanā un ārpakalpojumu piesaistē, kas nepieciešami ostā strādājošo stividorkompāniju, kraujlaukumu nomnieku darbībai. Praktiski ostas pārvalde norobežojas no stividorkompāniju un kraujlaukumu nomnieku tehniskā nodrošinājuma: tie ekspluatē un uztur savu vai nomātu iekraušanas tehniku; komplektē un apmāca savu darbaspēku u.tml. Šāda politika, ja tā ir konsekventa un interesentiem viegli uzzināma, ir atzīstama par tālredzīgu, jo praksē par jebkuru kravas ceļam nepieciešamu tehnisku jaunievedumu jau savlaicīgi rūpējas aģenta- stividora- kravas nosūtītāja un citu iesaistīto personu sasaiste, un, būtiski, ka nav faktu, ka šāda pieeja būtu bremsējusi ostas attīstību, vai kavējusi jaunievedumus.

Salacgrīvas osta objektīvi konkurē ar Skultes ostu kravu segmentā.

Vienlaicīgi notiek sadarbība ar Skultes ostu pārvaldi tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, velkoņa pakalpojumi ledus apstākļos, ISSPS prasību izpilde).

Sadarbība ar pašvaldību ir pozitīva. Administratīvi teritoriālās reformas ietekme tiek vērtēta piesardzīgi, jo Salacgrīvas novads būs bagātākais novads jaunajā Limbažu novadā.

Pozitīvi tiek vērtēta sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).

Sadarbība ar valdību tiek vērtēta kā konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR Saeimā), mazajām otām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā.

Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.

Saskaņā ar šā brīža LR “Likuma par ostām” redakciju: Mazās ostas pārvalde ir pašvaldības dibināts publiskās pārvaldes subjekts. Ostas valdi veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes,

Ekonomikas, Vides un reģionālās attīstības, Zemkopības) un vienādās proporcijās (max. 3/3) attiecīgās novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji.

Saskaņā aktuālajām izmaiņām “Likumā par ostām” (iesniegtas LR Saeimā): mazajām otām būs iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā. Salacgrīvas ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd vērtē iespējamu pārvaldes modeļa maiņu. SIA ”Salacgrīvas Nord Termināls”, kā holdinga uzņēmuma BMLG dalībnieks ir izteicis gatavību investēt kuģu ceļa padziļināšanā, ja uzaņēmums varēs iesaistīties pašvaldības dibinātā uzņēmumā.

Analizējot Skultes ostas darbību no valsts un reģiona ilgtermiņa attīstības skatu punkta redzam, ka kravu apgrozījums Skultes ostā nav tieši proporcionāls ar ostu saistīto uzņēmumu nomaksājamiem nodokļiem un nodarbināto skaitam. Ostas pārvaldes ieņēmumi, kuru pamata masa tiek izmantota infrastruktūras attīstībai un nodrošināšanai šobrīd pārsniedz ostas uzņēmumu nodokļu pienesumu valsts un pašvaldības budžetā.

Identificētās problēmas

Identificētas galvenās problēmas, kas var negatīvi ietekmēt Salacgrīvas ostas attīstību:

1. Salacgrīvas ostas hidrotehniskās būves un cita infrastruktūra ir pietiekami kvalitatīvas, lai nodrošinātu ostas darbības vajadzības šobrīd, taču attīstības potenciāls ir nepietiekams (kritiskais molu stāvoklis ļaus ostas darboties vēl 10-20 gadus, pietātņu jauda būs pietiekama 10-15 gadus, ja nesāksies ekonomiskā augšupeja, kraujlukumumu platības ir nepietiekamas jau pašlaik).
2. Salacgrīvas ostas teritorijā nav pietiekama daudz platības ostas darbības attīstībai, intensificēšanai un jaunu pārvadātāju un/vai citu tirgus dalībnieku piesaistei.
3. Salacgrīvas ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekoši finanšu līdzekļu, lai veiktu ostas infrastruktūras sakārtošanu, paplašināšanu un modernizāciju. Ņemot vērā to, kā šobrīd attīstās ekonomiskā situācija Latvijā un pasaulē kopumā, pastāv iespēja, ka pietiekamu finanšu resursu attīstībai nebūs arī turpmākos 20 gadus. Vienīgais finanšu piesaistes veids – kredītiestādes.
4. Šobrīd Salacgrīvas osta ir konkurētspējīga ar tai tuvākajām Baltijas jūras ostām – Skulti, Pērnavu Rīgu, taču gadījumā, ja Salacgrīvas osta neradīs iespējas teritorijas paplašināšanai un infrastruktūras uzlabošanai, tuvāko 10-12 gadu laikā šī konkurētspēja var zusts.

Salacgrīvas ostas turpmākās attīstības nodrošināšanai realizējami sekojoši projekti:

1. pārbūvēt Salacgrīvas ostas Dienvidu un Ziemeļu molus;
2. padziļināt priekšostu un kuģa kanālu, izsmeltā grunts apjoma smilts frakciju izmantojot ostas teritorijas paplašināšanai. Akvatorijas un kuģa kanāla dziļums ne mazāks kā 7.0 m.
3. jaunu kraujlukumumu izveide blakus Ziemeļu un Dienvidu moliem;
4. esošās zvejas piestātnes Nr.2 pārbūve;
5. ne mazāk kā vienas jaunas piestātnes būvniecība, kuģiem ar max iegrimi no 6.5 līdz 7 metriem un kravnesību ne mazāk kā 6000 tonnu
6. attīstoties Rail Baltic dzelzceļa līnijai, veidot rūpnieciskās zonas kravu apstrādes un tās pievienotās vērtības palielināšanai;
7. līdzdarbība vēja parku izpētes zonas E5 vēja elektrostaciju parka izveides izpētes un

- izbūves procesā, ostas teritorijā izveidojot tam nepieciešamo tehnisko bāzi;
8. ostas pārvaldes kuģošanas un navigācijas tehnisko līdzekļu atjaunināšana un modernizēšana;
 9. jahtu ostas, tūrisma un servisa attīstībā Kuivižu un Salacgrīvas ostā;

Realizējot Salacgrīvas ostas paplašināšanās darbus (ostas padziļināšanu, kraujlaukumu izbūvi, mola pagarināšanu u.c. darbus), tiek paredzēts kravu apgrozījums pieaugms vairāk nekā pamata scenārijā. Pamatojums tam ir bagātākais kūdras kravu baseins ir Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastē, un ņemot vērā straujo kūdras eksporta pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids nodrošina kravu apgrozījumu kāpumu Salacgrīvas ostā pēdējos gados. Ostas teritorijā esošais stivisors SIA „Salacgrīvas Nord termināls” ir noslēdzis ilgtermiņa līgumu ar kūdras eksportētāju, līdz ar to tiek prognozēts kūdras jeb beramkravas pieaugums. Plānots arī koksnes šķeldas pieprasījuma kāpums, kas nodrošinās lielāku kravu apgrozījumu ostai. Pamatojoties uz optimistisko scenāriju ir plānots vidējais pārkrauto kravu daudzuma pieaugums par 24 tūkstošiem tonnu katru gadu, kas nozīmē 2029.gadā kopējais pārkrauto kravu daudzums varētu sasniegt aptuveni 685.91 tūkstošus tonnu.

Pārkrauto kravu apjoma palielināšanas iespējas galvenokārt ir atkarīgas no Salacgrīvas ostas spējas uzturēt savu konkurētspēju, kas savukārt panākams piedāvājot tirgū atbilstošu infrastruktūru un pakalpojumus par samērīgu cenu. Viens no iespējamiem identificētajiem uzdevumiem ir padziļināt ūdens pievadceļu; daļu no izsmeltā grunts apjoma smilts frakciju novirzot patreiz pieguļošās jūras teritoriju izveidei par kraujlaukumiem, tai skaitā, jaunas piestātnes celtniecība un to izmantošana ostas darbībā. Tādejādi tiks veikta ostas teritorijas paplašināšana un ostas konkurētspējas palielināšana.

Jaunceļamajam piestātņu parametriem ir ievērojami jāpārsniedz esošo 1. un 4.piestātnes parametrus, resp. jānodrošina kuģu ar iegrimi no 6.5 līdz 7 metriem un kravnesību ne mazāku kā 6000 tonnu apstrādi.

Akvatorijas un kuģu ceļa padziļināšana, jaunu piestātņu un kraujlaukumu izbūve palielinās pārkrauto kravu sortimentu.

Salacgrīvas ostas attīstībai ir ļoti svarīga iekšzemes auto ceļu kvalitāte. Praktiski visiem izņemot VIA “Baltica” nepieciešami uzlabojumi. Īpaši svarīgs ir “Ziemeļu stīgas projekts”.

Projektā “Rail Baltica” paredzēta stacija 3 km no ostas. Projektam ir augsts potenciāls būvmateriālu piegādēm būvniecības procesā un nākotnes kravu pārvadājumos. Projekta rezultātā būtiski pieaugs iekšzemes loģistikas centru nozīme.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti:

Ostas pārvalde:

- Ostas pārvaldes līdzekļi
- Kredīta resursi
- ES fondi

SIA „Salacgrīvas Nord termināls”

- Uzņēmuma līdzekļi
- Kredīta resursi

- Ostu pārvaldības modeļa maiņas gadījumā, kā holdinga uzņēmuma BMLG dalībnieks ir izteicis gatavību investēt kuģu ceļa padziļināšanā un priekšostas izbūvē, ja uzaņēmums varēs iesaistīties pašvaldības dibinātā uzņēmumā.

Mērsraga osta

Tehniskie parametri¹⁸:

Teritorija: 78.35 ha;

Sauszemes teritorija: 47.65 ha

Akvatorija: 30.7 ha;

Kopējais pietātņu garums: 625 m;

Kuģa maksimālā iegrime: 6.5 m;

Kuģu ceļa platums: 80.0 m;

Kuģa maksimālais garums: 140.0 m;

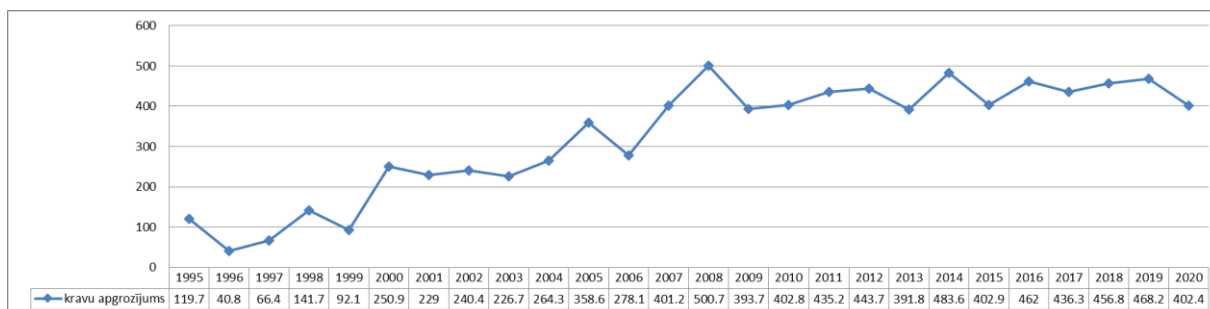
Kuģa maksimālais platums: 18 m.

Mērsraga ostas kanāla padziļināšana tika veikta 1900.gadā, un 1927.gadā sākta ostas būve zvejniecības un kuģniecības vajadzībām, izbūvējot jūras viļņu lauzēju molus 800 m un 790 m garumā. Laika periodā līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai 1991.gadā, Mērsraga osta specializējās kā zvejas osta, kurā darbojās divas zivju pārstrādes rūpnīcas. Komerckravu apstrāde Mērsraga ostā sākās 1994.gadā.

Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

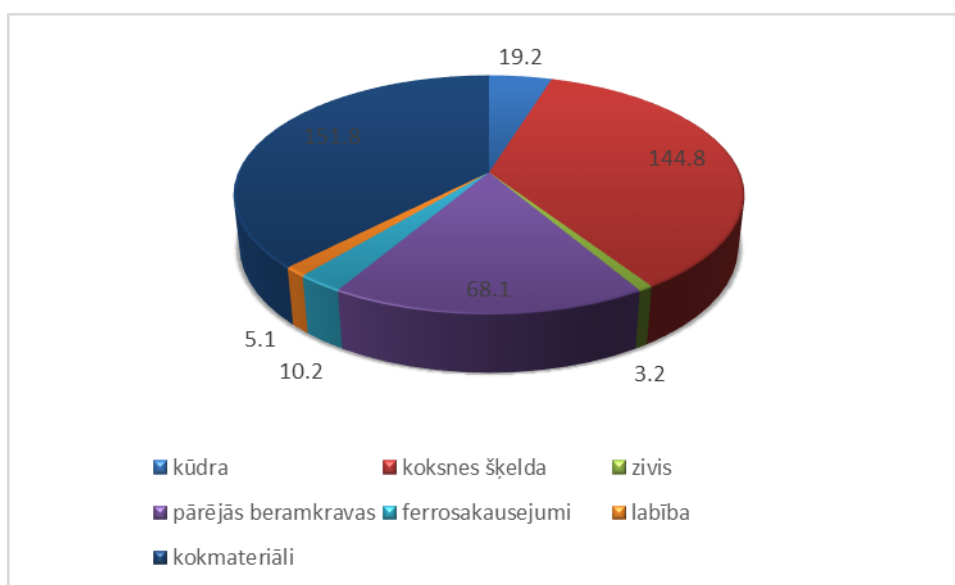
Sākot ar 1996.gadu, kopējais kravu apgrozījums Mērsraga ostā ir pakāpeniski palielinājies. Mērsraga ostā 1999.gada novembrī tika realizēta ostas modernizācija un pirmajā no Latvijas mazajām ostām uzsākta „jūras” klases kuģu ar kravnesību līdz 5000 t, ledus klasi 1A (pēc Zviedrijas-Somijas ledus klases) un iegrimi līdz 5.7 m pieņemšana ostā. Laika periodā no 2007. gada līdz 2011.gadam izmantojot ERAF līdzfinansējumu ir realizēta kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija un kuģa ceļa padziļināšana līdz 8.25 metriem. Līdz šim, vislielākais kravu apjoms ostā tika pārkrauts 2008.gadā, kad tas sasniedza 500.7 tūkst.tonnu. 2020.gadā tika pārkrautas 402.4 tūkst.tonnu, kas salīdzinājumā ar 2019.gadu ir par 14% mazāk. 2020.gadā apkalpoti 122 kuģi. Ostā apkalpoto kuģu vidējai kopējās ietilpības GT radītājs ir aptuveni 3900 BRT, kas sastāda aptuveni 79% no maksimāli iespējamā.

¹⁸ Mērsraga ostas mājas lapa <http://www.mersrags.lv/?ct=merostaparv>



10.attēls. Kravju apgrozījums Mērsraga ostā 1995.-2020.gadam, tūkst.tonnas

Kravu pārvadājumu jomā Mērsraga reģionālā osta ir izteikta eksporta osta. Lielākā daļa kravu ir koksne un koksnes produkti, attiecīgi perspektīvā plānots aktualizēt arī Latvijas izcelsmes būvmateriālu kravas, piemēram, granti, smilti, akmens šķembas.



11.attēls. Mērsraga ostā pārkrauto kravu struktūra 2020.gadā tūkst. tonnu

Pēc kravu veidiem pirmajā vietā ir celulozes koksnes kravas: 2020. gadā pārkrauti 151.8 tūkst. tonnu celulozes apaļkoku un zāģbaļku, 144.8 tūkst. tonnu koksnes šķeldas, 68.1 tūkst. tonnu citu beramkravu (t.s. koksnes granulas, smiltis, šķembas), 19.2 tūkst. tonnu kūdras, 3.2 tūkst. tonnu svaigo zivju, 10.2 tūkst. tonnu metāla kausējumu un 5.2 tūkst. tonnu labības un 6.2 tūkst. tonnu tehniskās sāls. Attiecīgi procentuālais sadalījums: koksnes produkti 38 %; koksnes šķelda 36 %; kūdra 5%; metāla sakausējumi 2 %; labība 1 %; zivis 1%; citas beram kravas (t.s. smiltis, koksnes granulas, šķembas) 17 %. Eksports veido aptuveni 95 % no kravām, imports 5 % .

Lielākais eksporta kravu apjoms ir koksnes produkti (papīrmalka, kurināmā un celulozes šķelda, kurināmās briketes), kuri tiek nosūtīti uz Ziemeļvalstu celulozes ražošanas uzņēmumiem un termocentrālēm, kā arī kūdra uz Holandi pārstrādei substrātos.

Importa kravas pamatā veido zāgbaļķi no Norvēģijas, granīta šķembas no Skandināvijas un svaigi nozvejotas zivis no Baltijas jūras un Rīgas jūras līča.

Vēsturiski svarīga Mērsraga ostas saimnieciskās nozares daļa bija zivju pārstrāde, kas pēc uzņēmuma SIA "IMS" bankrota ir apstājusies. Vienlaicīgi pēc ostas piestātņu padziļināšanas Mērsragā var piestāt arī Zviedrijas lieltonāžas zvejas kuģi, kas varētu reģiona zivju apstrādātājiem piegādāt svaigas zivis. Visi nepieciešamie priekšnoteikumi, tai skaitā 6. piestātnes rekonstrukcija un zivju pieņemšanas bāzes izveidošana ir veikta. Trešā ostas darbības nozare ir jahtu ostas attīstība. Pabeigta ir jahtu ostas servisa ēkas būve, kā arī jahtu piestātnes, un piestātnes piemērotas pat lielu jahtu uzņemšanai.

Lai realizētu Mērsraga ostas ieceri paplašināt ostas teritoriju jūras virzienā, 2013.gada pavasarī Mērsraga dome pieņēma lēmumu mainīt ostas robežas, nosakot ostas teritorijas kopplatību 600 hektāru lielumā. Izmaiņas paredz, ka ostas zemes platība paliek nemainīga – 47.65 hektāri, bet ūdens teritorija no līdzšinējiem 30.7 hektāriem tiek paplašināta līdz 552.35 hektāriem. Mērsraga ostas teritorijas paplašināšana ir nepieciešama, lai varētu realizēt laika posmam no 2010. līdz 2015.gadam izstrādāto ostas attīstības stratēģiju. Faktiski visi plānotie pasākumi jau ir īstenoti, izņemot industriālā parka izveidi uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai Ziemeļkurzemes reģionā. Šīs ieceres realizēšanai nepieciešams ievērojami palielināt ostas teritoriju. Paplašinātajā teritorijā varēs pagarināt pieejas kanālu ostai, veicot padziļināšanas, krastu nostiprināšanas un piestātņu rekonstrukcijas darbus, kas dos iespēju ostā apkalpot lielākas tonnāžas kuģus. Tāpat tiks izveidota jauna novietne gruntij, ko ik gadus izsmēļ ostas padziļināšanas darbu gaitā. No 2012.gadā Mērsraga ostā ir uzbūvēta jauna vadlīnija, atjaunota vecā vadlīnija, remontēti ostas ceļi, rekonstruēta ūdenspiegādes sistēma komerckuģu apgādei ar dzeramo ūdeni, izbūvēta elektroapgādes sistēma slīpam un 6.a piestātnei, veikta velkoņa "Henriks" modernizācija un velkoņa "Malta" kapitālais remonts, pabeigts zemessūcēja "Mērsrags" kapitālais remonts, ostas kanāls aprīkots ar navigācijas bojām, veikts boju remonts un to gaismas elementi nomainīti ar LED lampām. Lai novērstu krasta izskalojumus veikta 7. piestātnes un daļēji ostas iekšējā kanāla krasta nostiprināšana.

Labas pārvaldības jomā – veikts uzraudzības audits par ISO9001:2008 kvalitātes vadības sistēmas ieviešanu Mērsraga ostā. Problēmas ostai joprojām sagādā nepietiekamais elektroenerģijas nodrošinājums. Ostai ir nepieciešami aptuveni desmit tūkstoši kilovatu elektrības jaudas, bez kā osta nevar plānot savu tālāko attīstību. Elektrības jaudu problēmai ir ļoti sena vēsture, jopasvaldība tā arī nav varējusi vienoties ar elektroenerģijas piegādātāju par pārvades līnijas izbūvi simt desmit kilometru garumā. Tieši elektroenerģijas nepietiekamība bija viens no noteicošajiem faktoriem, kāpēc 2013.gadā Mērsraga ostā ir krities kravu apjoms, tomēr attīstība nav apstājusies. Ostas teritorijā ir uzbūvēti divi angāri ražošanas un beramkravu uzglabāšanas vajadzībām, kā arī nostiprināts krasts. Ostai jāspēj prognozēt, kādas vajadzības ostai būs tuvākā un tālākā nākotnē. Attīstot kravu novietnes un veicot citus celtniecības darbus ostā, tā kļūst konkurētspējīgāka. Bez šiem ostas infrastruktūras uzlabojumiem osta nespētu

noturēt jau esošās kravas, nemaz nerunājot par jaunu kravu piesaistīšanu. Ostas teritorijā ir uzstādīti divi vēja ģenerātori ar kopējo jaudu 1 MW.

Mērsraga ostas attīstības plāni

Mērķis kļūt par Kurzemes reģiona kravu pārvadājumu un ekonomiskās aktivitātes centru. Mērsraga ostas darbības stratēģija arī turpmāk ir orientēta uz industriālā parka izveidi un kravu (šķeldas, kokmateriālu, kūdras u.c.) pārkraušanu.

Darbības virzieni

Kļūt par distribūcijas un loģistikas centru Kurzemes reģionā. Izstrādāt ilgtermiņa stratēģiju infrastruktūras attīstībai un konkurētspējas nodrošināšanai, piesaistīt ostai jaunas kravas, tādā veidā veicinot uzņēmējdarbības attīstību Kurzemes reģionā un palielināt ienākumus ostas pārvaldei, pašvaldībām un valsts budžetam.

Nākotnes vīzija – loģistikas un industriālais parks

Mērsraga ostas pārvaldei ir pieejama neizmantota 30 ha zemes platība, kurā plānots izveidot loģistikas un industriālo parku jaunas uzņēmējdarbības uzsākšanai. Mērsraga ostas pārvalde ir uzsākusi priekšdarbus investīciju projektu sagatavošanai un iesniegšanai ES strukturālo fondu finansējuma piesaistīšanai.

Mērsraga uzņēmējdarbības vides raksturojums

Mērsraga ostā darbojas stividoru uzņēmumi SIA „Metsa Latvija”, SIA „Fineks MT”, SIA „Domshe Latvija”, SIA „Gamma Rent”, kā arī nelieli zvejniecības, zivju pirmapstrādes, nelielu kuģu būves un jahtu servisa uzņēmumi.

Mērsraga osta pateicoties vērienīgām publiskām (Valsts budžeta investīcijas 1998. gadā, ES fondi, ostas pārvalde) un privātām investīcijām transporta infrastruktūrā kopš 2000. gada ir līdere starp Kurzemes mazajām ostām kravu segmentā un kopš 2000.gada pārmaiņus dala otro un trešo vietu starp Latvijas mazajām ostām.

Sadarbība ar pašvaldību pozitīva. Administratīvi teritoriālās reformas ietekme tiek vērtēta piesardzīgi. Administratīvi teritoriālās reformas rezultātā prognozējama ciešāka sadarbība ar Rojas ostu ar augsti attīstītu ražošanas (t.s. zvejniecības, zivju apstrādes, kuģa remonta) komponenti un objektīvi ierobežotu kravu pārvadājumu komponenti.

Sadarbība ar Rojas ostas pārvaldi jau notiek tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, ostas remonta padziļināšanas darbu veikšanā, ISSPS prasību izpilde)

Pozitīvi tiek vērtēta sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).

Sadarbība ar valdību tiek vērtēta kā konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR Seimā), mazajām ostām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas diskusijas dalībnieku ieskatā ir izdevīgi mazajām ostām, kurās ir tikai zvejniecības un jahtu tūrisms (Engure, Pāvilosta, Jūrmala). Mērsraga ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd nav izvērtējuši iespējamu pārvaldes modeļa maiņu

Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.

Mērsraga ostas attīstības plāni 2021.-2025.gads

Ostas pārvaldes un ostas uzņēmumu plānotie projekti ostas teritorijā

1. Ostas iekšējā kanāla padziļināšana līdz 6.0 m dziļumam, kuģu ar iegrimi līdz 5.0 m ar kravnesību līdz 3500 tonnas apkalpošanai iekšējā kanālā. Plānotās izmaksas: 0.3 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti : ārējais (t.s ES fondi) un ostas pārvaldes līdzfinansējums
2. Ostas iekšējā kanāla krasta stiprinājuma izveide līdz 6.0 m dziļumam, kuģu ar iegrimi līdz 5.0 m ar kravnesību līdz 3500 tonnas apkalpošanai iekšējā kanālā. Plānotās izmaksas: 2.0 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti : ārējais (t.s ES fondi) un ostas pārvaldes līdzfinansējums
3. Piestātņu ar kopējo garumu 470m rekonstrukcija. Plānotās izmaksas: 2.5 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: Ostas pārvaldes un ostas uzņēmumu finansējums.
4. Dziļūdens piestātnes izbūve ar gultnes atzīmi -8.0 m, garumu 90 m un kravas laukumu. Plānotās izmaksas: 1.5 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: EJZF, SIA „Mērsraga Termināls”.
5. Slipa rekonstrukcija, kuģu apkalpošanai ar bruto tilpību līdz 250 tonnām. Plānotās izmaksas: 0.79 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti : ārējais (t.s ES fondi), ostas uzņēmumu un ostas pārvaldes līdzfinansējums.
6. Kravas laukumu ar kopējo platību 10 ha izveide. Plānotās izmaksas: 4.5 milj. EUR. Plānotie finanšu avots: ostas uzņēmumi.
7. Lauksaimniecības kravu termināļu un daudzfunkcionāla kravu pārkraušanas kompleksa izbūve. Plānotās izmaksas: 3.5 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: Atbalsta programmas uzņēmējiem (Intereg, LIAA, ALTUM, Horizont 2020, LAD utt.), ostas uzņēmumi.
8. Industriālā parka un loģistikas centra izveide (jaunu angāru izbūve). Plānotās izmaksas: 10,0 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: ostas uzņēmumi.
9. Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa, jahtu novietošanas infrastruktūras, jahtu novietošanas laukumu un jahtu angāra izbūve. Plānotās izmaksas izmaksas: 2 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: ostas uzņēmumi.
10. Zvejnieku mūsdienīgu prasībām atbilstoša infrastruktūras izbūve. Plānotās izmaksas: 1.4 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: EJZF, ostu uzņēmumi.
11. Industriālā parka un loģistikas centra izveidei obligāti nepieciešama elektroenerģijas pieslēgumu jaudas palielināšana ostas teritorijā, jaunas apakšstacijas izbūve, jaunas elektroenerģijas pārvades sistēmas izbūve. Plānotās izmaksas: 10 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: ES fondi, AS Sadales tīkli, ostas uzņēmumi.

Ostas attīstībai būtiski svarīgie reģionālās nozīmes projekti.

1. „Stende 2” dzelzceļa stacijas būvniecība, paplašināta dzelzceļa stacija, sliežu ceļš: 3800 m, kravas laukumi rampas: 500 m un nojumes izbūve. Plānotās izmaksas: 8.7 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: Reģiona uzņēmumi
2. Loģistikas centra izveide „Stende 2” stacijas teritorijā, komercsabiedrības, izmaksas tiks precizētas.
3. Otrās šķiras autoceļa „Stende – Lauciene – Mērsrags” (V1401) pilna rekonstrukcija, atjaunojot bojāto cieto segumu, ceļa posma Lauciene – Mērsrags noklāšana ar cieto segumu rekonstruēts autoceļš, kopējais garums ~ 47.2 km. Plānotās izmaksas: Nav identificētas. Plānotais finašu avots: ES fondi, valsts budžets.

1. Dažādi citi ostas infrastruktūras uzlabojumi (bilzūdeņu attīrīšanas iekārta, ceļi, wi-fi, ūdens apgāde, utt.), INTERREG Cental Baltic, ERAF, Mērsraga ostas pārvalde, un komercsabiedrības izmaksas: ~0.9 milj. EUR.

Drošības līmeņa uzlabošana ostā

1. Mērsraga ostas caurlaižu modernizēšana un videonovērošanas sistēmas izveide, Aprīkota ostas video-novērošanas sistēma un divplūsmu caurlaides sistēma, INTERREG Cental Baltic, Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas: ~0.150 milj. EUR.
2. Ostas apgaismošanas infrastruktūras izveide, pārvietojama un stacionāra ostas apgaismošanas sistēma, INTERREG, Igaunijas - Latvijas pārrobežu programma, Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas: 0.13 milj.EUR

Kuģošanas drošības uzlabošana

1. Kuģu satiksmes vadības aprīkojuma iegāde, kuģošanas drošības aprīkojuma iegāde ostas kapteiņa kuģu vadības drošības uzlabošanai, INTERREG, Igaunijas - Latvijas pārrobežu sadarbības programma Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas: 0.300 milj. EUR.
2. Navigācijas aprīkojuma uzlabošana, kanāla boju komplekti, skaits: 9 gab., molzīmes, skaits: 2 gab., INTERREG, Igaunijas - Latvijas pārrobežu sadarbības programma un Mērsraga ostas pārvalde, aptuv. izmaksas:0.107 milj.EUR.
3. Ostas flotes modernizācija, ostas velkoņi un ostas gruntssūcēji, Mērsraga ostas pārvalde, aptuvenās izmaksas: 0.400milj. EUR.

Rojas osta

Tehniskie parametri¹⁹:

Teritorija: 50.6 ha;

Sauszemes teritorija: 28.4 ha;

Akvatorija: 22.3 ha;

Kopējais piestātņu garums: 800 m;

Kuģa maksimālā iegrime: 5.0 m;

Kuģu ceļa platums: 60.0 m;

Kuģa maksimālais garums: 120.0 m;

Kuģa maksimālais platums: 18.0 m.

Rojas osta atrodas Baltijas jūras Rīgas līča Rietumu krastā, Rojas upes grīvā, kas ir ģeogrāfiski un ekonomiski izdevīgi, reģionā izvietotajiem zivju apstrādes uzņēmumiem.

Rojas osta ir zvejas osta, kurā bāzējas praktiski visa Rīgas jūras līča zvejas flote. Zvejas kuģu ostas apmeklējumu skaits vidēji sastāda 1500– 2000 reizes gadā. Rīgas jūras līcī nozvejoto un Rojā izkrauto zivju apjoms sastāda aptuveni 11 tūkst.tonnas gadā un tieši zvejniecības uzņēmumu darbība nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti.

Rojas ostā tiek nodrošināti arī jahtu servisa pakalpojumi un neliela apjoma pasažieru pārvadājumi uz Roņu salu (Igaunijā).

¹⁹ Rojas ostas māja lapa <https://www.rojaport.lv/>

Ostas teritorija ir iekārtota kuģu apkalpošanai, kravas transporta, zvejniecības un zivju apstrādes, kā arī citas saimnieciskās darbības veikšanai.

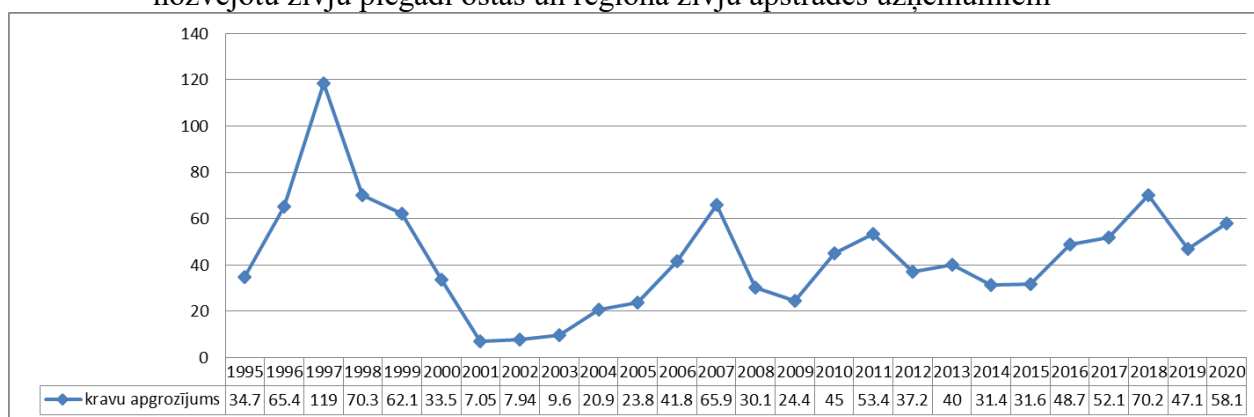
Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

Līdz 1995.gadam osta tika izmantota tikai zvejniecības vajadzībām, bet sākot ar 1995.gadu, pārkrauto kravu apjomi strauji pieauga. Ostā galvenokārt tika pārkrautas zivis un papīrmalka. Sākot ar 1998.gadu iezīmējās straujš kravu apgrozījuma kritums, kas saistījās galvenokārt ar ostas pārvaldes neveiksmīgo marketinga stratēģiju, un ar citas reģiona mazās ostas (Mērsrags) ievērojamām investīcijām ostas infrastruktūrā, kas izraisīja kravu pārdali par labu Mērsrags ostai. Iepriekšminēto iemeslu dēļ, 2001.gadā ostā vairs netika apkalpoti kravas kuģi, un ostu izmantoja tikai zvejniecības kuģu un jahtu vajadzībām.

Līdz 2005.gadam kravas operācijām Rojas ostā bija epizodisks raksturs, bet ar 2005.gadu situācija sāka uzlaboties. Līdz šim lielākais pārkrauto kravu apjoms – 70.3 tūkst.t. tika pārkrauts 2018.gadā. 2020.gadā kopējais kravu apjoms ostā sastāda 58.1 tūkst. tonnu.

No valsts mēroga skatoties, Rojas ostā veiktie kravu pārvadājumi ir salīdzinoši nelieli, bet tai ir būtiska ietekme uz reģiona ekonomisko aktivitāti:

- kravu pārkraušana nodrošina darba vietas ostā, kā arī reģiona transporta un meža izstrādes uzņēmumos.
- ostas pārvaldes likumā noteikto funkciju realizācijas galvenais finanšu avots ir ostu maksas, kuru apmērs ir tieši proporcionāls ostā apstrādāto kuģu tonnāžai, tādēļ koksnes kravu pārkraušana nodrošina finanšu resursus ostas pārvaldes funkciju veikšanai, jo zvejas kuģu tonnāža ir simboliska.
- ostā bāzejas lielākā daļa Rīgas jūras liča zvejas flotes un tā nodrošina svaigi nozvejotu zivju piegādi ostas un reģiona zivju apstrādes uzņēmumiem



12.attēls. Kravu apgrozījums Rojas ostā 1995-2020.gadam, tūkst.t.

Galvenokārt ostā tiek pārkrauta koksne, tai skaitā, celulozes un kurināmā. 2020.gadā no ostā pārkrauto kravu apjoma 77% veidoja koksne, bet atlikušos 23% - nozvejojās zivis.

Rojas ostas attīstības plāni Mērķis

Rojas novada kļūšana par patstāvīgi funkcionējošu reģionālās ekonomikas un sociālās aktivitātes centru, kurš nodrošina harmonisku piekrastes reģiona attīstību.

Mērķi raksturojošie rādītāji:

- investīciju pieaugums;
- eksporta un importa kravu apgrozījuma pieaugums;
- zivju produkcijas pārkraušanas apjomu pieaugums;
- darba vietu skaita pieaugums;
- jaunu uzņēmējdarbību veidošanās;
- ienākošo kuģu skaita pieaugums;
- tūristu jahtu apmeklējumu skaita pieaugums.

Mērķu sasniegšanai ir nepieciešams uzturēt un attīstīt ostas tehniskās iespējas, lai nodrošinātu kuģu, ar kravnesību līdz 7000 tonnu pieņemšanu un pārkrauto kravu pakāpenisku pieaugumu, kā arī nodrošinātu pilnīgu pašpietiekamību un darbību bez papildus valsts līdzekļu piešķiršanas nepieciešamības.

Darbības virzieni:

1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas;
2. integrēt Rojas ostas pārvaldes attīstības projektus ar Talsu novada infrastruktūras, un ostas uzņēmumu attīstības projektiem;
3. radīt labvēlīgus apstākļus kuģošanas kompānijām, transporta uzņēmumiem, eksportētājiem un augstas pievienotās vērtības ražotnēm.

Rojas ostas attīstībai nepieciešams realizēt sekojošus projektus:

1. Ostas kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija, priekšostas izbūve, kuģu ceļa un priekšostas akvatorijas padziļināšana līdz 7.0 m dziļumam, kas nodrošinās kuģu ar kravnesību līdz 8000 tonnu pieņemšanu ostā. Projekta mērķis ir radīt kopējo infrastruktūru augstas pievienotās vērtības vietējās izcelsmes koksnes izejvielu pārstrādes ražotnes izbūvei un produktu eksportam. Publiskās infrastruktūras izbūves finansējuma nodrošināšana plānota no publiskiem resursiem (t.s. ES fondi, ostas pārvalde, citi publiskie finansēšanas avoti), attiecīgi ražotnes un loģistikas noliktavu izbūve no privātajiem resursiem.;
2. Piestātnes Nr.1 rekonstrukcija un aprīkošana nozvejoto zivju pieņemšanai pārstrādei topošajā augstas pievienotās vērtības zivju produktu ražotnē. Piestātnes rekonstrukcijas finansēšanai plānots izmantot ES Jūrniecības un Zvejniecības fonda resursus ;
3. Infrastruktūras jahtu apkalpošanai izbūves ostā turpināšana (t.s. *degvielas uzpildes iekārtas un papildus peldošo piestātņu uzstādīšana*) izmantojot ES Igaunijas-Latvijas Pārrobežu sadarbības programmas projekta “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana” resursus;
4. Esošo sauszemes pievedceļu ostai rekonstrukcija un jaunu izbūve.

Rojas ostas uzņēmējdarbības vides raksturojums

Rojas ostā darbojas stividoru uzņēmums LSEZ SIA „Laskana”, zivju apstrādes uzņēmumi SIA „Līcis 95”, SIA „Irbe”, SIA „Banga Ltd”, SIA „Randa” konservu litogrāfijas uzņēmums SIA

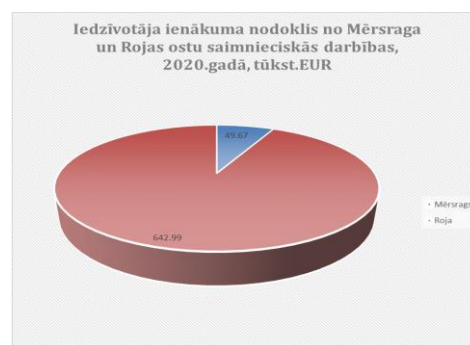
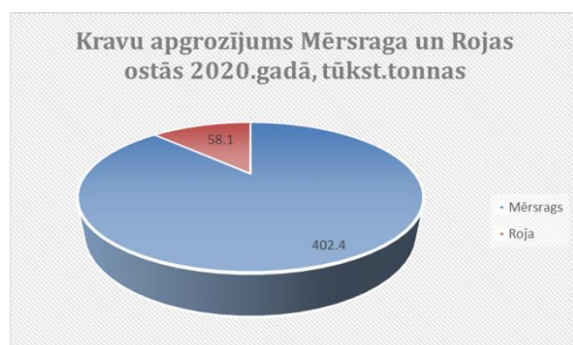
„Rauda”, kā arī nelieli zvejniecības, zivju pirmapstrādes, nelielu kuģu būves un jahtu servisa uzņēmumi. Rojas osta savlaicīgi neveica investīcijas publiskajā transporta infrastruktūrā un 1998. gadā zaudēja līdera pozīcijas starp Kurzemes mazajām ostām kravu segmentā. Objektīvu un subjektīvu iemeslu dēļ 2002.gadā neveiksmīgi realizētā ostas padziļināšanas un rekonstrukcijas projekta rezultāta osta praktiski izstājās no kravu transporta segmenta. Nelielā apjomā kravu nosūtīšana no Rojas ostas atsākās 2005.gadā, bet to apjoms nav pietiekams valsts galvotā kredīta atmaksai.

Analizējot Rojas ostas darbību no valsts un reģiona ilgtermiņa attīstības skatu punkta redzam, ka kravu apgrozījums Rojas ostā nav tieši proporcionāls ar ostu saistīto uzņēmumu nomaksātajiem nodokļiem un nodarbināto skaitam. Ostas pārvaldes ieņēmumi, kuru pamata masa tiek izmantota infrastruktūras attīstībai un nodrošināšanai kopš ostas pārvaldes dibināšanas ir vairākkārtīgi mazāki kā ostas uzņēmumu nodokļu piensumu valsts un pašvaldības budžetā. Rojas ostas un ar to saistītajos uzņēmumos tiek nodarbināti gandrīz 500 reģiona iedzīvotāju, kas ir vērā ņemams skaits attiecībā uz ostas kravu apgrozījumu.

Praktiski tas liecina, ka ja Rojas ostai nebūtu valsts galvotā kredīta saistības, osta būtu pašpietiekama un vienlaicīgi nodrošinātu reģiona ekonomisko aktivitāti.

Sadarbība ar pašvaldību pozitīva. Administratīvi teritoriālās reformas ietekme tiek vērtēta optimistiski. Administratīvi teritoriālās reformas rezultātā prognozējama ciešāka sadarbība ar Mērsraga ostu ar augstu kravas segmenta komponenti un ievērojami zemāku ražošanas intensitāti. Atiecīgi Rojas ostai ir augsti attīstītu ražošanas (t.s. zvejniecības, zivju apstrādes, kuģa remonta) komponente un objektīvi ierobežota kravu pārvadājumu komponente. Administratīvi teritoriālās reformas kontekstā darbojoties viena novada abām ostām ir potenciāls veiksmīgai sadarbībai izmantojot abu ostu stiprās puses.

Sadarbība ar Mērsraga ostas pārvaldi jau notiek tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, ostas remonta padziļināšanas darbu veikšanā, ISSPS prasību izpilde).



13.attēls. Nodokļu apjoms no Mērsraga un Rojas ostu saimnieciskās darbības, tūkst.EUR

Sadarbība ar Mērsraga ostas pārvaldi jau notiek tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, ostas remonta padziļināšanas darbu veikšanā, ISSPS prasību izpilde).

Pozitīvi tiek vērtēta sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).

Sadarbība ar valdību tiek vērtēta kā konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR Seimā), mazajām ostām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas diskusijas dalībnieku ieskatā ir izdevīgi mazajām ostām, kurās ir tikai zvejniecības un jahtu tūrisms (Engure, Pāvilosta, Jūrmala). Rojas ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd nav izvērtējuši iespējamu pārvaldes modeļa maiņu. Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.

REKOMENDĀCIJU IZSTRĀDE

Ostu kvalitatīvā analīze, balstoties intervijās un diskusijās ar ostu pārvaldēm un ieinteresētajām pusēm

- Interviju/aptaujū ar iesaistītajām pusēm un ostu pārstāvjiem koncepts
Nozaru pārstāvju dialogs pētījuma izstrādes gaitā, tostarp Baltic Loop projekta aktivitāšu ietvaros, ir būtisks nosacījums interešu saskaņošanai, savstarpējai izpratnei un ilgtspējīgai līdzpastāvēšanai Baltijas jūrā. Latvijas interesēs ir palielināt nozaru pārstāvju spēju novērtēt mazo ostu starptautisko dimensiju. Būtiski ir rast iespēju veicināt Latvijas ieinteresēto pušu kapacitāti, gatavību un atvērtību līdzdarboties starpvalstu diskusijās, kā arī veidot saikni starp kuģniecības nozarēm. Tāpat ir nepieciešamība palielināt ieinteresēto pušu informētību par Baltijas jūras ostu aktivitāti, tādējādi paaugstinot viņu ieinteresētību un iesaisti mazo ostu nozares saimnieciskās darbības plānošanā ilgtermiņā. Nozaru pārstāvju iesaiste tiek organizēta, pamatojoties uz trīs aspektiem, no kuriem viens ir stakeholderu diskusija un problemātikas apzināšana. Notiek stakeholderu tikšanās mazo ostu areālā: Salacgrīva, Skulte, Mērsrags. Tiek veikta nozares profesionāļu un iesaistīto pušu anketēšana un organizētas publiskas Latvijas mazo ostu prezentācija konferences ietvaros. Balstoties uz šīm aktivitātēm tiek izstrādāti uz pierādījumiem balstīti nākotnes scenāriji mazo ostu attīstībai Latvijā un noteikti nozīmīgākie mazo ostu atbalsta mehānismi Latvijā. Lai īstenotu šos aspektus, tiek izmantotas dažādas komunikācijas un nozaru pārstāvju iesaistes metodes. Intervijas/ tikšanās ar mazo ostu pārvaldēm un iesaistītajām pusēm notiek tiešsaistē.

- Interviju/tikšanās ar iesaistītajām pusēm un ostu pārstāvjiem programma
 1. Iepazīstināšana ar projekta Baltic Loop risināmajām tēmām, ostu vietu Baltijas jūras reģiona A-R virziena Dienvidu transporta koridorā. Jānis Megnis, projekta eksperts
 2. Latvijas mazo ostu vispārējs apskats. Jānis Megnis, projekta eksperts
 3. Mazās ostas (Salacgrīva, Skulte, Mērsrags) infrastruktūras un kravu raksturojums, ekonomiskie indikatori, operācijas, finanses, investīciju piesaiste, attīstības redzējums. Ostas pārvaldes pārstāvis.

4. Ostas piedāvātie pakalpojumi un vērtību radīšana, ostas infrastruktūras nodrošinājums kravu plūsmu intensitātes palielināšanai, tehniskie risinājumi, konkurence, attīstības redzējums. Ostas biznesa pārstāvis

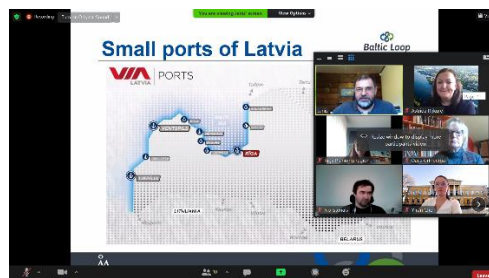
5. Diskusija par tēmām: ostas darbības veicinošie un ierobežojošie faktori, potenciālo tirgu raksturojums, sauszemes transporta infrastruktūras veicinošie un ierobežojošie faktori kravu plūsmas intensitātes palielināšanai, ostas nākotnes perspektīvas redzējums, sadarbība ar publisko sektoru(pašvaldību, reģionu, valsti), starptautiskā sadarbība. Moderators- projekta eksperts Jānis Megnis

Nozaru pārstāvju iesaistes process

[Interviju / sanāksmju kopsavilkums](#)

I

Intervija ar **Salacgrīvas ostas** ieinteresētajām pusēm, 2021.gada 16.aprīlis (Tiešsaistē)



Dalībnieki:

Irina Wahlstrom, projekta eksperts Åbo Akademi University, Laboratory of Industrial Economy

Yiran Chen, Eksperts Åbo Akademi University, Laboratory of Industrial Economy

Jānis Megnis, projekta eksperts

Ivo Īstenais, Salacgrīvas ostas pārvaldnieks

Ants Ratas, Salacgrīvas ostas valdes loceklis, SIA "Salacgrīva Nord Terminal" valdes loceklis

Kristaps Močāns, Salacgrīvas ostas valdes loceklis, Salacgrīvas novada dome-priekšsēdētāja vietnieks attīstības jautājumos

Astrīda Rijkure, Latvijas Jūras akadēmijas Zinātņu porrektors

Dace Grinberga, Rīgas plānošanas reģiona eksperts

Katrīna Potapova, Rīgas plānošanas reģiona eksperts

Nr.	Intervijas tēmas	Ostu atbildes
-----	------------------	---------------

<p>1.</p>	<p>Ostas infrastruktūra (tehnika, zemes platība, noliktava)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esošā ostas infrastruktūra • Nākotnes vajadzības? Iemesli nākotnes vajadzībām? 	<p>Aktuālie parametri:</p> <p>Teritorija: 597 ha; Sauszemes teritorija: 88 ha; Akvatorija: 27.0 ha; Ārējais reids: 479 ha; Kopējais piestātņu garums: 605 m; Kuģa maksimālā iegrime: 5.6 m; Kuģu ceļa platums: 70.0 m; Kuģa maksimālais garums: 115.0 m.</p> <p>Nepieciešamie uzlabojumi infrastruktūrā attīstībai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - padziļināt priekšostu un kuģa kanālu, izsmeltā grunts apjoma smilts frakciju izmantojot ostas teritorijas paplašināšanai. Akvatorijas un kuģa kanāla max. Iegrime 6.5 līdz 7.0 m; - pārbūvēt Dienvidu un Ziemeļu molus - kraujlaukumu izveide blakus Ziemeļu un Dienvidu moliem; - esošās zvejas piestātnes Nr.2 pārbūve; - ne mazāk kā vienas jaunas piestātnes būvniecība, kuģiem ar max iegrimi 6.5 līdz 7 m - attīstoties <i>Rail Baltic</i> dzelzceļa līnijai, veidot rūpnieciskās zonas kravu apstrādes un tās pievienotās vērtības palielināšanai; - līdzdarbība vēja parku izpētes zonas E5 vēja elektrostaciju parka izveides izpētes un izbūves procesā, ostas teritorijā izveidojot tam nepieciešamo tehnisko bāzi;
<p>2.</p>	<p>Transporta infrastruktūras attīstība (multimodalitāte, sauzaemes savienojumi)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceļi - galvenie kravu plūsmas savienojumi? Infrastruktūras kvalitāte? 	<p>Auto ceļi: VIA “Baltica”, Tūja – Limbaži, Limbaži – Cēsis, Limbaži – Valmiera; Valmiera – Rūjiena; Valmiera- Valka; Valmiera – Gulbene; Valmiera – Alūksne, Ainaži – Rūjiena – Valka. Praktiski visiem izņemot VIA “Baltica” nepieciešami uzlabojumi.</p> <p>Īpaši svarīgs virziens Saulkrasti- Ainaži- Rūjiena – Valka.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Dzelzceļš - galvenie kravas plūsmas savienojumi. Kvalitāte? 	Dzelzceļa kravas netiek apkalpotas. Projektā "Rail Baltica" paredzēta stacija 3 km no ostas. Potenciāls būvmateriālu piegādēm būvniecības procesā un nākotnē kad papildus pasažieru pārvadāšanai var tikt izmantot kravām.
3.	<p>Iekšzeme</p> <ul style="list-style-type: none"> Esošā iekšzemes dimensija? Iekšzemes dimensijas attīstība? Iekšzemes loģistikas centri - ostas loma? 	<p>Praktiski viss Ziemeļu Vidzemes areāls un Dienvidu Igaunija.</p> <p>Uzlabojoties ceļu infrastruktūrai attiecīgi paplašinās.</p> <p>Īpaši svarīgs virziens Salacgrīva- Ainaži- Rūjiena – Valka.</p> <p>Pieaugoša iekšzemes loģistikas centru nozīme.</p> <p>Augsts potenciāls "Rail Baltic" projekta realizācijai.</p>
4.	<p>Esošie un potenciālie tirgi, klienti, preces</p> <ul style="list-style-type: none"> Pārkrautas preces? Potenciālās nākotnes preces? Galvenie klienti un nozares? Klienta atrašanās vieta? Kur tiek piegādātas preces? No kurienes pienāk preces? Kuģu noslodzes koeficients? Veicināšanas shēmas (brīvostas statuss/ īpašā ekonomiskā zona?) 	<p>Celulozes apaļkoksne 32.8 %; koksnes šķelda 27.1; kūdra 15.2 %, būvmateriāli 25 %, svaigas zivis (nozvejotas) 1 %.</p> <p>Eksports sastāda 75.1 %, imports 24.9 %.</p> <p>Eksports – Zviedrija, Somija, Skotija, Dānija, Holande, Vācija, Beļģija, Spānija, Polija, Portugāle, Anglija un Norvēģija.</p> <p>Imports Holande, Polija, Dānija un Somija.</p> <p>Lielākas iegrimis kuģu apkalpošanas iespēja nodrošinātu plašāku kravu sortimentu un transportēšanas areālu.</p> <p>Ostā apkalpoto kuģu vidējai kopējās ietilpības GT radītājs ir aptuveni 3500 BRT, kas sastāda aptuveni 85% no maksimāli iespējamā.</p> <p>Šobrīd atsevišķos gadījumos stividoru kompānija, kura ietilpst holdinga uzņēmumā BMLG, pieņem ekonomiski balstītus lēmumus izmantot holdinga grupas kuģus to pilnībā nepiekraujot.</p>

<p>5.</p>	<p>Operācijas</p> <ul style="list-style-type: none"> Galvenās darbības - klienti piedāvātie pakalpojumi [kravu apstrāde, kuģu pakalpojumi, trešo personu pakalpojumi (muita, velkoņi utt.)] Un pievienotās vērtības pakalpojumi? Operāciju efektivitāte (gaidīšanas laiks ostās / ārpus tām)? Informācijas pārvaldības sistēmu integrācija (kuģu ienākšanas, piestātņu un kuģu iekraušanas / izkraušanas optimizācija)? 	<p>Kuģu ieviešana/ izvešana, kraušanas operācijas un tehniskie servisi tiek nodrošināti 24/ 7 režīmā.</p> <p>Kuģu pienākšanas/ atiešanas/ robežsardzes/ muitas formalitātes nodrošina SKLOIS platforma.</p> <p>Kuģu pienākšana/atiešana tiek savstarpēji koordinēta kuģis/ kuģa aģents/ loča dienests/ stividors/krauvu nosūtītājs.</p> <p>Praktiski nav nepamatotas kuģu dīkstāves reidā vai pie piestātnēm, izņemot no pusēm neatkarīgu apstākļu dēļ (laika apstākļi, tehniskas problēmas un citi ārkārtas apstākļi)</p>
<p>6.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Regulejošie virzītājspēki: (starptautiskā, nacionālā, reģionālā vides/ jūrniecības politika/ transporta politika), kas ietekmē darbību? Ekonomiskie virzītājspēki: (pieaugošās klientu cerības (JIT), mēroga ekonomijas, aprites ekonomika, enerģijas maiņa, ražošanas reģionalizācija)? Tehniskie virzītājspēki: (pāreja no rokasgrāmatas uz automatizētu, elektrificētu un digitalizētu darbību)? Sociālie faktori: (troksnis, putekļi, tvaiki, pieejamības 	<p>Notiek pakāpeniska terminālu perimetra fiziskas apsardzes pāreja uz attālinātu (t.s. perspektīvā nodrošinot digitālu transporta un kravas kontroli)</p>

	<p>problēmas, sastrēgumu problēmas, zemes izmantošana</p>	
7.	<p>Konkurence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konkurence no citām ostām vai jūras ceļiem? • Konkurence no citiem iekšzemes transporta veidiem un “loģistikas centriem”? 	<p>Objektīva konkurence ar Skultes ostu kravu segmentā.</p> <p>Sadarbība ar Skultes ostu pārvaldi tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, velkoņa pakalpojumi ledus apstākļos, ISSPS prasību izpilde)</p>
8.	<p>Finanses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pašreizējās un gaidāmās investīcijas un finansējuma vajadzības? • Finansējuma avoti? • Cik viegli saņemt finansējumu? 	<p>Nepieciešamās padziļināšanas darbu izmaksas aptuveni 10 milj.EUR:</p> <p>Iespējamie avoti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ES fondi - Privātās investīcijas ostas pārvaldības modeļa izmaiņu gadījumā. Šinī gadījumā stivdors, kā holdinga uzņēmumā BMLG dalībnieks izteica gatavību investēt kuģu ceļa padziļināšanā
9.	<p>Ieinteresēto personu</p> <p>komunikācijas un sadarbības ostas, transporta pakalpojumu sniedzēji, plānošanas reģioni, pašvaldības, valsts)</p> <ul style="list-style-type: none"> •Komunikācijas veidi • Pasākums, iesaistītās puses un biežums? • Atbalsta un sadarbības formas? 	<p>Sadarbība ar pašvaldību pozitīva. ATR ietekme tiek vērtēta piesardzīgi, jo Salacgrīvas novads būs bagātākais novads jaunajā Limbažu novadā. Pozitīvi tiek vērtēta sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).</p> <p>Sadarbība ar valdību tiek vērtēta kā konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR Seimā), mazajām otām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā. Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.</p>

10.	<p>Ostas pārvaldība un sadarbības modelis</p> <ul style="list-style-type: none"> Sadarbības modeļi, lai atbalstītu mazo ostu papildu lomu 	<p>Saskaņā ar šā brīža LR “Likuma par ostām” redakciju: Mazās ostas pārvalde ir pašvaldības dibināts publiskās pārvaldes subjekts. Ostas valdi veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes, Ekonomikas, Vides un reģionālās attīstības, Zemkopības) un vienādās proporcijās (max. 3/3) attiecīgās novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji.</p> <p>Saskaņā aktuālajām izmaiņām “Likumā par ostām” (iesniegtas LR Saeimā), mazajām ostām būs iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā.</p>
-----	---	---

II

Intervija ar **Skultes ostas** ieinteresētajām pusēm, 2021.gada 29.aprīlis (Tiešsaistē)



Dalībnieki:

Irina Wahlstrom, projekta eksperts Åbo Akademi University, Laboratory of Industrial Economy

Yiran Chen, eksperts Åbo Akademi University, Laboratory of Industrial Economy

Jānis Megnis, projekta eksperts

Igors Akulovs, Skultes ostas pārvaldnieks

Aivars Strauss, Skultes ostas valdes loceklis, SIA Emu un Emu Skulte Ltd. direktors

Mārtiņš Keviņš, Skultes ostas valdes loceklis, Skulte Terminal Ltd. Valdes priekšsēdētājs

Astrīda Rijkure, Latvijas Jūras akadēmijas Zinātnes porrektors

Inese Jēgere, Vidzemes plānošanas regions eksperts

Dace Grinberga, Rīgas plānošanas regions eksperts

Katrina Potapova, Rīgas plānošanas regions eksperts

Nr.	Intervijas tēmas	Ostu rādītāji
1.	Ostas infrastruktūra (tehnika, zemes platība, noliktava)	Aktuālie parametri: Teritorija: 72.8 ha;

	<ul style="list-style-type: none"> • Esošā ostas infrastruktūra • Nākotnes vajadzības? Iemesli nākotnes vajadzībām? 	<p>Sauszemes teritorija: 62.8 ha; Akvatorija: 10 ha; Kopējais piestātņu garums: 875 m Kuģa maksimālā iegrimē: 7,0 m; Ārējā pieejas kanāla platums: 72 m; Ārējā pieejas kanāla dziļums: 8,25 m; Kuģa maksimālais garums: 140 m.</p> <p>Nepieciešamie uzlabojumi infrastruktūras attīstībai</p> <p>1. Skultes ostas piestātņu, krasta nostiprinājumu izbūve un rekonstrukcija ts.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zvejas ostas daļā piestātnes pagarināšana +50m. Termiņš 2021.gada decembris. Izmaksas 700'000 EUR (bez PVN). Notiek realizācija. - Piestātnes krasta/krasta stiprinājuma pārbūve 150m, vēja barjeras izbūve. Termiņš 2022.gada augusts. Izmaksas 3'840'000 EUR (bez PVN) Notiek realizācija. - Zvejas ostas daļā piestātnes krasta/krasta stiprinājuma pārbūve 150m. Termiņš 2025.gads. Izmaksas 3'189'000 EUR (bez PVN) Iesniegts projekta iesniegums LAD. - SIA "EMU Skulte", piestātnes pagarināšanas projekts +70m. Plānotais realizācijas termiņš 2022.gads. Notiek projektēšanas darbi. <p>2. RORO prāmju līnija t.s.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nepieciešamās hidrotehniskās infrastruktūras izveide prāmju apkalpošanai (piestātne, viļņlauzis, akvatorijas padziļināšana). - Nepieciešamās infrastruktūras izveide ostas teritorijā un ārpus ostas teritorijas (pievedceļi, stāvlaukumi). - IT sistēmas izveide autotransporta plūsmu regulēšanai. <p>3. Segto noliktavu platības palielināšana. (SIA Skultes kokosta). Termiņš 2021.gads. Notiek realizācija</p> <p>4. Trokšņa barjeru uzstādīšana Skultes ostā;</p>
2.	<p>Transporta infrastruktūras attīstība (multimodalitāte, savienojamība ar sauszemi)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceļi - galvenie kravu plūsmas savienojumi? Infrastruktūras kvalitāte? • Dzelzceļš - galvenie kravu plūsmas savienojumi. Kvalitāte? 	<p>Auto ceļi: VIA "Baltica", Tūja – Limbaži, Limbaži – Cēsis, Limbaži – Valmiera; Valmiera – Rūjiena; Valmiera- Valka; Valmiera – Gulbene; Valmiera - Alūksne, Saulkrasti – Murjāņi, kas nodrošinās starp savienojumus ar auto ceļiem A3- A4 – A6 . Praktiski visiem izņemot VIA "Baltica" nepieciešami uzlabojumi.</p> <p>Īpaši svarīgs ir Saulkrasti – Murjāņi, kas nodrošinās starp savienojumus ar auto ceļiem A3- A4 – A6.</p> <p>Vienīgajā no Latvijas mazajām ostām tiek apkalpotas dzelzceļa kravu, 3 km no ostas ir izveidots dzelzceļa kravu termināls. Projektā "Rail Baltica" plānots izmantot ostas potenciālu būvmateriālu piegādēm būvniecības procesā un nākotnē, kad papildus pasažieru pārvadāšanai var tikt izmantot kravām.</p>

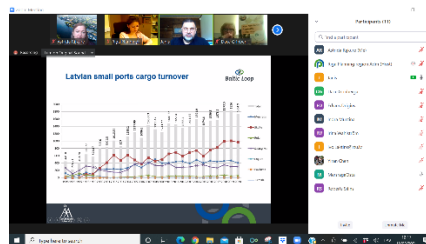
3.	<p>Iekšzeme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esošā iekšzemes dimensija? • Iekšzemes dimensijas attīstība? • Iekšzemes loģistikas centri - ostas loma? 	<p>Praktiski visa Vidzeme un Pierīgas areāls, jo vairumā kravu nosūtītāji transporta noslodzes dēļ Rīgas pilsētā izdara izvēli pa labu Skultes ostai.</p> <p>Uzlabojoties ceļu infrastruktūrai attiecīgi paplašinās.</p> <p>Īpaši svarīgs virziens Saulkrasti – Murjāņi, kas nodrošinās starp savienojumus ar auto ceļiem A3- A4 – A6.</p> <p>Pieaugoša iekšzemes loģistikas centru nozīme.</p> <p>Augsts potenciāls “Rail Baltic” projekta realizācijai.</p>
4.	<p>Esošie un potenciālie tirgi, klienti, preces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pārkrautas preces? Potenciālās nākotnes preces? • Galvenie klienti un nozares? Klienta atrašanās vieta? • Kur tiek piegādātas preces? No kurienes pienāk preces? • Kuģu noslodzes koeficients? • Veicināšanas shēmas (brīvdostas statuss / īpašā ekonomiskā zona?) 	<p>Celulozes apaļkoksne 60 %; koksnes šķelda 23; kūdra 9 %, labība 3 %, citas beramkravas 2 %, citas ģenerālkraavas 2 %, LNG 2 %, svaigas (nozvejotas zivis) 1 %.</p> <p>Eksports sastāda 85 %, imports 5 %.</p> <p>Eksports – Zviedrija, Somija, Skotija, Dānija, Holande un Norvēģija.</p> <p>Imports Holande, Polija, Dānija un Vācija.</p> <p>SIA “EMU Skulte” 30 % kravas ir saistītā mežrūpniecības uzņēmuma SIA “EMU”, 70% citu mežizstrādes uzņēmumu.</p> <p>SIA “Skultes kokosta” ir 100% stividoru pakalpojumu sniedzējs.</p> <p>Ro – Ro termināla izveide plašāku kravu sortimentu un transportēšanas areālu.</p> <p>Ostā apkalpoto kuģu vidējai kopējās ietilpības GT radītājs ir aptuveni 3800 BRT, kas sastāda aptuveni 75 % no maksimāli iespējamā. Aptuveni 50 % kuģi 2020. gadā tehniski atbilda max. parametriem.</p>
5.	<p>Operācijas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Galvenās darbības - klienti piedāvātie pakalpojumi [kravu apstrāde, kuģu pakalpojumi, trešo personu pakalpojumi (muita, velkoņi utt.)] Un pievienotās vērtības pakalpojumi? • Operāciju efektivitāte (gaidīšanas laiks ostās / ārpus tām)? • Informācijas pārvaldības sistēmu integrācija (kuģu ienākšanas, piestātņu un kuģu iekraušanas / izkraušanas optimizācija)? 	<p>Kuģu ievēšana/ izvešana, kraušanas operācijas un tehniskie servisi tiek nodrošināti 24/ 7 režīmā.</p> <p>Kuģu pienākšanas/ atiešanas/ robežsardzes/ muitas formalitātes nodrošina SKLOIS platforma.</p> <p>Kuģu pienākšana/atiešana tiek savstarpēji koordinēta kuģis/ kuģa aģents/ loča dienests/ stividors/kravu nosūtītājs.</p> <p>Praktiski nav nepamatotas kuģu dīkstāves reidā vai pie piestātņiem, izņemot no pusēm neatkarīgu apstākļu dēļ (laika apstākļi, tehniskas problēmas un citi ārkārtas apstākļi)</p>
6.	<ul style="list-style-type: none"> • Regulējošie virzītājspēki: (starpautiskā, nacionālā, reģionālā vides/ jūrniecības politika/ transporta politika), kas ietekmē darbību? • Ekonomiskie virzītājspēki: (pieaugošās klientu cerības (JIT), mēroga ekonomijas, 	

	<p>aprites ekonomika, enerģijas maiņa, ražošanas reģionalizācija)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tehniskie virzītājspēki: (pāreja no rokasgrāmatas uz automatizētu, elektrificētu un digitalizētu darbību)? • Sociālie faktori: (troksnis, putekļi, tvaiki, pieejamības problēmas, sastrēgumu problēmas, zemes izmantošana) 	<p>Izbūvējot Ro-Ro terminālu IT sistēmas izveide autotransporta plūsmu regulēšanai</p> <p>Perspektīvā harmonizējoties valsts normatīvo aktu bāzei ar kravu saņēmēju valstīm plānots ieviest digitālu koksnes apmērīšanas platformu: cirmsma- osta-kuģis-kravas saņēmējs</p>
7.	<p>Konkurence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konkurence no citām ostām vai jūras ceļiem? • Konkurence no citiem iekšzemes transporta veidiem un “loģistikas centriem”? 	<p>Objektīva konkurence ar Rīgas un Salacgrīvas ostu kravu segmentā. Konkurencē ar Rīgas ostu klientu izvēles saraksta Skultes gadījumā ostas pakalpojumu izmaksas ir aptuveni 4. pozīcijā. Skultes priekšrocības klienti saskata ostas pārvaldes un stividoru lēmumu pieņemšanas dinamikā un efektivitātē, tiešā komunikācijā ar lēmuma pieņēmējiem (“vienas pieturas aģentūras formāts”) un drošībā.</p> <p>Sadarbība ar Salacgrīvas ostas pārvaldi tehnisko jautājumu risināšanā (t.s. loču dienests, velkoņa pakalpojumi ledus apstākļos, ISSPS prasību izpilde)</p>
8.	<p>Finanses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pašreizējās un gaidāmās investīcijas un finansējuma vajadzības? • Finansējuma avoti? • Cik viegli saņemt finansējumu? 	<p>Attīstības projektu finanšu avoti:</p> <p>Ostas pārvalde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostas pārvaldes līdzekļi - Kredīta resursi - ES fondi <p>SIA “EMU Skulte”</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uzņēmuma līdzekļi (netiek izmantoti kredīta resursi) <p>SIA “Skultes kokosta”</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uzņēmuma līdzekļi - Kredīta resursi - Ro- Ro termināla izbūves gadījumā (aptuvenās izmaksas 5 milj. EUR), uzņēmumam tehniski ir iespēja nodrošināt 100 % kredīta resursus projekta realizācijai, vienlaicīgi uzņēmums vēlas sadalīt investīciju risku ar operatora kompāniju. Ostu pārvaldības modeļa maiņa un zemes īpašuma tiesību jautājumi ir svarīgi, bet ne izšķiroši investīciju piesaistes faktori. - -
9.	<p>Ieinteresēto personu komunikācijas un sadarbības ostas, transporta pakalpojumu sniedzēji, plānošanas reģioni, pašvaldības, valsts)</p>	<p>Sadarbība ar pašvaldību pozitīva. ATR ietekme netiek vērtēta, jo Saulkrastu novadu to praktiski neskar (novada robežas netiek mainītas). Pozitīvi tiek vērtēta sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).</p>

	<ul style="list-style-type: none"> •Komunikācijas veidi • Pasākums, iesaistītās puses un biežums? • Atbalsta un sadarbības formas? 	Sadarbība ar valdību tiek vērtēta kā konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR Seimā), mazajām ostām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā. Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.
10.	<p>Ostas pārvaldība un sadarbības modelis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sadarbības modeļi, lai atbalstītu mazo ostu papildu lomu 	Saskaņā ar šā brīža LR “Likuma par ostām” redakciju: Mazās ostas pārvalde ir pašvaldības dibināts publiskās pārvaldes subjekts. Ostas valdi veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes, Ekonomikas, Vides un reģionālās attīstības, Zemkopības) un vienādās proporcijās (max. 3/3) attiecīgās novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji. Saskaņā aktuālajām izmaiņām “Likumā par ostām” (iesniegtas LR Seimā), mazajām ostām būs iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā. Skultes ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd nav izvērtējuši iespējamu pārvaldes modeļa maiņu, vienlaicīgi SIA “Skultes kokosta” norāda ka zemes lietošanas tiesību pāreja no nomas attiecībām uz īpašuma attiecībām būtu iespēja palielināt uzņēmuma kredīta resursus attīstības projektu realizācijai.

III

Intervija ar **Mērsraga ostas** ieinteresētajām pusēm, 2021.gada 12.maijs (Tiešsaistē)



Dalībnieki:

Irina Wahlstrom, projekta eksperts Åbo Akademi University, Laboratory of Industrial Economy

Yiran Chen, eksperts Åbo Akademi University, Laboratory of Industrial Economy

Jānis Megnis, projekta eksperts

Jānis Budreika, Mērsraga ostas pārvaldnieks

Ivo Laktiņš, stivdrokompānijas “Fineks MT” pārstāvis

Roberts Siliņš, Mērsraga ostas pašvaldības vadītājs, Mērsraga ostas valdes loceklis

Astrīda Rijkure, Latvijas Jūras akadēmijas zinātnes porrektors

Dace Grīnberga, Rīgas plānošanas regions eksperts
Katrīna Potapova, Rīgas plānošanas regions eksperts
Indra Murziņa, Kurzemes plānošanas regions eksperts
Edvīns Drigins, Kurzemes plānošanas regions eksperts

Nr.	Inervijas tēmas	Ostas atbildes
1.	<p>Ostas infrastruktūra (tehnika, zemes platība, noliktava)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esošā ostas infrastruktūra • Nākotnes vajadzības? Iemesli nākotnes vajadzībām? 	<p>Aktuālie parametri:</p> <p>Teritorija: 78.35 ha; Sauszemes teritorija: 47.65 ha Akvatorija: 30.7 ha; Kopējais piestātņu garums: 625 m; Kuģa maksimālā iegrimē: 6.5 m; Kuģu ceļa platums: 80.0 m; Kuģa maksimālais garums: 140.0 m; Kuģa maksimālais platums: 18.0 m.</p> <p>Nepieciešamie uzlabojumi ostas infrastruktūrā attīstībai:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostas iekšējā kanāla padziļināšana un iekšējā kanāla krasta stiprinājuma izveide kuģu ar iegrimi 5.0 m un kravnesību 3500 tonnas apkalpošanai ostas iekšējā kanālā - Piestātnes Nr.1; Nr.2; Nr.3; Nr.4; Nr.5 ; 6a un jahtu piestātnes rekonstrukcija - Piestātnes Nr.8 būvniecības I kārtā: gultnes atzīme: -8.0 m, garums 90 m, kravas laukums - Kravas laukumi ar kopējo platību 10 ha izbūve - ostas caurlaižu modernizēšana un videonovērošanas sistēmas izveide - Ostas apgaismošanas infrastruktūras izveide - Kuģošanas drošības aprīkojuma iegāde ostas kapteiņa kuģu vadības drošības uzlabošanai - Lauksaimniecības kravu termināļu izbūve

		<ul style="list-style-type: none"> - Industriālā parka un loģistikas centra izveide (jaunu angāru izbūve) - Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa izbūve, jahtu novietošanas infrastruktūras izbūve - Zvejnieku infrastruktūras uzlabojumi <p>Industriālā parka un loģistikas centra izveidei obligāti nepieciešama jaunas 110 kW apakšstacijas izbūve, jaunas elektroenerģijas pārvades sistēmas izbūve.</p>
2.	<p>Transporta infrastruktūras attīstība (multimodalitāte, savienojamība ar sauszemi)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceļi - galvenie kravas plūsmas savienojumi? Kvalitāte? • Dzelzceļš - galvenie kravas plūsmas savienojumi. Kvalitāte? 	<p>Galvenie auto ceļi Tukums – Kolka (labā); Talsi – Roja- Mērsrags (nepieciešama asfalta atjaunošana posmā Talsi – Roja).</p> <p>Kravu baseina paplašināšanai neatliekami nepieciešama autoceļa „Stende – Lauciene – Mērsrags” (V1401) pilna rekonstrukcija, atjaunojot bojāto cieto segumu, ceļa posma Lauciene – Mērsrags noklāšana ar cieto segumu.</p> <p>Tuvākais dzelzceļa stacija Stendē 47 km attālumā</p>
3.	<p>Iekšzeme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esošā iekšzemes dimensija? • Iekšzemes dimensijas attīstība? • Iekšzemes loģistikas centri - ostas loma? 	<p>Viss Ziemeļkurzemes areāls ar potenciālu paplašināties pie nosacījuma :</p> <ul style="list-style-type: none"> - autoceļa „Stende – Lauciene – Mērsrags” (V1401) pilna rekonstrukcija, atjaunojot bojāto cieto segumu, ceļa posma Lauciene – Mērsrags noklāšana ar cieto segumu - Loģistikas centra izveide „Stende 2” stacijas teritorijā
4.	<p>Esošie un potenciālie tirgi, klienti, preces</p>	<p>Koksne 38 %; koksnes šķelda 36 %; kūdra 5%; metāla sakausējumi 2 %; labība 1 %; zivis 1%; citas</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Pārkrautas preces? Potenciālās nākotnes preces? • Galvenie klienti un nozares? Klienta atrašanās vieta? • Kur tiek piegādātas preces? No kurienes pienāk preces? • Kuģu noslodzes koeficients? • Veicināšanas shēmas (brīvostas statuss / īpašā ekonomiskā zona?) 	<p>beram kravas (t.s. smiltis, koksnes granulas, šķembas) 17 %</p> <p>Eksports 95 %; imports 5 % (zāģbaļķi, šķembas, svaigas zivis)</p> <p>Galvenie eksporta/ importa tirgi Zviedrija, Somija, Norvēģija, Holande.</p> <p>Ostā apkalpoto kuģu vidējai kopējās ietilpības GT radītājs ir aptuveni 3900 BRT, kas sastāda aptuveni 79 % no maksimāli iespējamā.</p>
5.	<p>Operācijas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Galvenās darbības - klienti piedāvātie pakalpojumi [kravu apstrāde, kuģu pakalpojumi, trešo personu pakalpojumi (muita, velkoņi utt.)] Un pievienotās vērtības pakalpojumi? • Operāciju efektivitāte (gaidīšanas laiks ostās / ārpus tām)? • Informācijas pārvaldības sistēmu integrācija (kuģu ienākšanas, piestātņu un kuģu iekraušanas / izkraušanas optimizācija)? 	<p>Kuģu ievēšana/ izvešana, kraušanas operācijas un tehniskie servisi tiek nodrošināti 24/ 7 režīmā.</p> <p>Kuģu pienākšanas/ atiešanas/ robezsardzes/ muitas formalitātes nodrošina SKLOIS platforma.</p> <p>Kuģu pienākšana/atiešana tiek savstarpēji koordinēta kuģis/ kuģa aģents/ loča dienests/ stividors/kravu nosūtītājs.</p> <p>Praktiski nav nepamatotas kuģu dīkstāves reidā vai pie piestātnēm, izņemot no pusēm neatkarīgu apstākļu dēļ (laika apstākļi, tehniskas problēmas un citi ārkārtas apstākļi)</p>
6.	<ul style="list-style-type: none"> • Regulējošie virzītājspēki: (starptautiskā, nacionālā, reģionālā vides/ jūrniecības politika/ transporta politika), kas ietekmē darbību? • Ekonomiskie virzītājspēki: (pieaugošās klientu cerības (JIT), mēroga ekonomijas, aprites ekonomika, 	

	<p>enerģijas maiņa, ražošanas reģionalizācija)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tehniskie virzītājspēki: (pāreja no rokasgrāmatas uz automatizētu, elektrificētu un digitalizētu darbību)? • Sociālie faktori: (troksnis, putekļi, tvaiki, pieejamības problēmas, sastrēgumu problēmas, zemes izmantošana 	<p>Jaunas 110 kW apakšstacijas izbūves un jaunas elektroenerģijas pārvades sistēmas izbūves gadījumā tiek plānota iekraušanas tehnikas elektrifikācija.</p> <p>Ostas caurlaižu modernizēšana un videonovērošanas sistēmas izveide</p> <p>Kuģošanas drošības aprīkojuma iegāde ostas kapteiņa kuģu vadības drošības uzlabošanai</p>
7.	<p>Konkurence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konkurence no citām ostām vai jūras ceļiem? • Konkurence no citiem iekšzemes transporta veidiem un “loģistikas centriem”? 	<p>ATR rezultātā prognozējama ciešāka sadarbība ar Rojas ostu ar augsti attīstītu ražošanas (t.s. zvejniecības, zivju apstrādes, kuģa remonta) komponenti un objektīvi ierobežotu kravu pārvadājumu komponenti</p>
8.	<p>Finanses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pašreizējās un gaidāmās investīcijas un finansējuma vajadzības? • Finansējuma avoti? • Cik viegli saņemt finansējumu? 	<p>Attīstības projektu finanšu avoti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostas pārvaldes līdzekļi - Uzņēmumu resursi - Kredīta resursi - ES fondi
9.	<p>Ieinteresēto personu</p> <p>komunikācijas un sadarbības ostas, transporta pakalpojumu sniedzēji, plānošanas reģioni, pašvaldības, valsts)</p> <ul style="list-style-type: none"> •Komunikācijas veidi • Pasākums, iesaistītās puses un biežums? 	<p>Sadarbība ar pašvaldību pozitīva. ATR ietekme tiek vērtēta piesardzīgi.</p> <p>Pozitīvi tiek vērtēta sadarbība ar plānošanas reģioniem (pabeigts Pārrobežu projekts ESTLAT 55 un šobrīd tiek realizēts ESTLAT 177 jahtu infrastruktūras attīstībai).</p> <p>Sadarbība ar valdību tiek vērtēta kā konstruktīva, aktuālajās izmaiņās “Likumā par ostā” (iesniegtas LR</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Atbalsta un sadarbības formas? 	<p>Seimā), mazajām ostām ir iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas diskusijas dalībnieku ieskatā ir izdevīgi mazajām ostām, kurās ir tikai zvejniecības un jahtu tūrisms (Engure, Pāvilosta, Jūrmala). Mērsraga ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd nav izvērtējuši iespējamu pārvaldes modeļa maiņu</p> <p>Sadarbību ar publiskajām iestādēm veicina biedrība Latvijas mazo ostu asociācija.</p>
10.	<p>Ostas pārvaldība un sadarbības modelis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sadarbības modeļi, lai atbalstītu mazo ostu papildu lomu 	<p>Saskaņā ar šā brīža LR “Likuma par ostām” redakciju: Mazās ostas pārvalde ir pašvaldības dibināts publiskās pārvaldes subjekts. Ostas valdi veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes, Ekonomikas, Vides un reģionālās attīstības, Zemkopības) un vienādās proporcijās (max. 3/3) attiecīgās novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji.</p> <p>Saskaņā aktuālajām izmaiņām “Likumā par ostām” (iesniegtas LR Seimā), mazajām otām būs iespēja saglabāt esošo modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas nākotnē var atvieglot privāto investoru iesaisti ostu attīstībā. Mērsraga ostas pārvalde un tajā darbojošies uzņēmumi šobrīd nav izvērtējuši iespējamu pārvaldes modeļa maiņu</p>

IV

Aptauju organizēšana iesaistītajām pusēm

2021.gada maijs



Tika sagatavota aptaujas anketa un izsūtīta 10 iesaistītajiem nozares ekspertiem, aptverot Vidzemes, Rīgas un Kurzemes plānošanas reģionus, Satiksmes, Ekonomikas un Vides

aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas ekspertus. Tika saņemtas 5 atbildes anketas, kurās tika saņemtas sekojošas atbildes

1. Kā Jūs raksturotu kravu struktūru norādītajās mazajās ostās? Vai tā atbilst reģiona uzņēmējdarbības specifikai?

Mazo ostu kravu struktūru eksporta segmentu veido vietējās izcelsmes kravas: apaļkoksne (celulozes izejvielas), koksnes produkti (celulozes un kurināmā šķelda, koksnes granulas), kūdra, labība, smilts. Koksne un koksnes produkti veido aptuveni 75 līdz 80 % no kopējā eksporta segmenta. Importa segmentu veido būvmateriāli, šķembas, sāls, LNG. Importa segments ir salīdzinoši neliels, izņēmums ir Salacgrīvas ostā 25 % (būvmateriāli). Importa segmentu formāli papildina svaigas zivis, kuras faktiski ir nozvejotas Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī. Svaigas zivis vidēji sastāda 1 % no pārkrauto kravu apjoma un tiek piegādātas zivju pārstrādes uzņēmumu, nodrošina darba vietas un nodokļu plūsmu reģionā.

Tā kā mazajām ostām ir vairāki darbības virzieni, starp kuriem ir gan kokmateriālu eksports, gan zvejniecība, gan jahtu uzņemšana, to apkārtne iespējams attīstīt vairākus uzņēmējdarbības veidus, tai skaitā tūrismu un viesmīlības nozari, izejmateriālu pārstrādi, kokapstrādes, zivju apstrādes uzņēmumus, pie noteiktiem apstākļiem arī tehnoloģiju uzņēmumus, u.c. Līdz ar to mazajām ostām ir būtiska ietekme uz reģionu ekonomisko aktivitāti un, ja vēlamies lai tā augtu, nav cita ceļa kā veicināt to tālāku attīstību, kas atspoguļota Rīgas plānošanas reģiona plānošanas dokumentos.

Kravu struktūra lielā mērā atbilst arī reģiona specifikai, bet šeit jāņem vērā, ka mazās ostas nevar pārkraut visus kravu veidus, līdz ar to daļa no uzņēmējiem, kas izmantotu mazo ostu pakalpojumus, meklē arī iespēju izmantot lielo ostu pakalpojumus vai arī citus transporta veidus savas produkcijas eksportam, kā arī izejvielu importam.

2. Kāda ir norādīto mazo ostu ekonomiskā nozīmība reģiona ekonomiskās attīstības kontekstā? Vai šajās ostās pārkrautās kravas ir iespējams novirzīt uz Latvijas lielajām ostām? Kādu ietekmi tas atstātu?

Mazās ostas nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Tehniski šīs kravas var arī nosūtīt no lielajām ostām. Vienlaicīgi ir jāsaprot, ka caur mazajām ostām tiek vidēji nosūtītas 25%- 30% no kopējām Latvijas koksnes produktu kravām. Šo kravu novirzīšana uz lielajām ostām radītu nopietnu papildus spiedienu uz autoceļu infrastruktūru un satiksmes intensitāti Rīgā, Ventspilī un Liepājā.

Ostas esamība vienmēr dod iespēju attīstīties jūras transportam, ar kuģošanu saistītu nozaru attīstībai gan kravu, gan pasažieru segmentos. Mazās ostās un to tuvumā koncentrējas kravu plūsmas, rada iespējas uzglabāšanas un pārkraušanas biznesam, bet arī dziļākas pārstrādes biznesam. Protams, zvejniecība ir tradicionāla nozare piejūras valstīs t.sk. Latvijā un zvejnieki arī plaši izmanto mazās ostas gan savas flotes turēšanai, gan zivju pārstrādes biznesam. Mūsdienās vēl viena perspektīva joma ir jahtu tūrisma segments, kas sekmē tūrisma

pieplūdumu konkrētā reģionā pie mazajām ostām, popularizē tās, dod iespējas sniegt dažādus papildpakalpojumus burātājiem, t.sk. arī jahtu uzglabāšanas un remonta pakalpojumus.

Ostu joma ir ļoti nozīmīga, tā paver iespējas sasniegt jūru, izmantojot multimodālos transporta pakalpojumus. Attīstot ražošanu, iedzīvotājiem tiek nodrošinātas dažāda veida darba vietas. Uzskatām, ka mazajām ostām ir sava unikāla vērtība, tostarp organizējot savas kravas, īstenojot savu biznesa modeli, kur iespējama sadarbība ar lielajām ostām, balstoties uz savstarpējas vienošanās un abpusēja izdevīguma principiem. Mazajām ostām ir liela ekonomiskā nozīmība reģiona ekonomiskās attīstības kontekstā, mazās ostas veicina uzņēmējdarbību ne tikai ostu teritorijās un ostu darbības nodrošināšanai nepieciešamajās uzņēmējdarbību veidos, bet arī veicina uzņēmējdarbības attīstību visā reģionā.

3. Vai valstī noteiktais tiesiskais regulējums ir atbilstošs mazo ostu saimnieciskās darbības veikšanai? Vai Jums ir rekomendācijas kā pilnveidot tiesisko regulējumu? Kā tas uzlabotu ostu darbību?

Aktuālās izmaiņas Likumā par ostām paplašinās mazo ostu apsaimniekošanas formātu, jo papildus esošajam modelim ir paredzēta iespēja dibināt pašvaldības kapitālsabiedrības. Prioritāri šāds modelis būtu izdevīgs zvejas un jahtu ostām. Sekundāri pašvaldības kapitālsabiedrības forma teorētiski dod iespēju ambicioziem infrastruktūras projektiem veidot pašvaldības kapitālsabiedrību kopā ar ostas uzņēmumiem.

Ostas infrastruktūras uzturēšana ir dārgs process, kuru ne vienmēr var nodrošināt ar pašas ostas ieņēmumiem. Tādēļ būtu labi, ja valsts varētu atbalstīt un līdzfinansēt ostas infrastruktūras uzturēšanu.

Ieklausoties projekta Baltic Loop ietvaros veiktajās intervijās ar ostās strādājošajiem uzņēmējiem, pašvaldību pārstāvjiem, būtu nepieciešams izstrādāt sadarbības modeli, kā veicināt privātu investīciju ieguldījumus mazajās ostās, vienlaikus neierobežojos pieeju ostai citiem uzņēmējiem.

4. Vai mazajām ostām ir nepieciešams brīvostas statuss? Kā tas ietekmētu ostas saimniecisko darbību?

Brīvostu vai brīvo ekonomisko zonu statuss uzlabotu mazo ostu konkurētspēju, vienlaicīgi ir jāsaprot ka speciālie nodokļu režīmu saglabāšana esošajām brīvostām un brīvajām ekonomiskajām zonām stājoties ES tika speciāli saskaņoti un šie režīmi ir terminēti. Praktiski tas nozīmē, ka maz ticama ir iespējā saskaņot ar ES jaunas brīvostas vai brīvās ekonomiskās zonas. Speciālās ekonomiskās zonas statuss ir veidots vietās ar lielām brīvām platībām, kur nepieciešams piesaistīt jaunas investīcijas, jaunu uzņēmumu veidošanos un jaunas darba vietas. Latvijas mazajās ostās ir samērā ierobežotas platības, ko piedāvāt investoriem. Lai arī nodokļu atvieglojumi ir pozitīvi vērtējami un palīdz uzņēmumiem straujāk attīstīties, nedomāju, ka mazajās ostās tas būt nepieciešams. No vienas puses esošie piemēri lielajās ostās un Rēzeknē rāda, ka tas ir ļoti labs insumnets, lai veicinātu uzņēmējdarbību un piesaistītu investīcijas, tas straujāk attīstīties komencdarbībai noteiktā teritorijā, no otras puses tas (vismaz sākotnēji) var atstāt ietekmi uz valsts budžetu. Lai prognozētu potenciālos ieguvumus nošāda

statusa piešķiršanas mazajām ostām ir nepieciešamas padziļināts pētījums, kur tiktu analizēti konkrēta apjoma atvieglojumu piešķiršanas potenciālie rezultāti, kā arī mazo ostu kapacitāte darboties šādā statusā.

Taču pašvaldību rīcībā arī ir noteikti fiskālie instrumenti, kas ļauj stimulēt komercdarbības attīstību mazajās ostās – piemēram nekustāmā īpašuma nodokļa atvieglojumi.

5. Ostas pārvaldības modelis? Vai tas ir atbilstošs mazo ostu darbības principiem? Vai mazajās ostās ir nepieciešama ostas pārvaldības modeļa maiņa – ostu reforma?

Aktuālās izmaiņas Likumā par ostām paplašinās mazo ostu apsaimniekošanas formātu, jo papildus esošajam modelim ir paredzēta iespēja dibināt pašvaldības kapitālsabiedrības. Prioritāri šāds modelis būtu izdevīgs zvejas un jahtu ostām. Sekundāri pašvaldības kapitālsabiedrības forma teorētiski dod iespēju ambicioziem infrastruktūras projektiem veidot pašvaldības kapitālsabiedrību kopā ar ostas uzņēmumiem.

Ostu pārvaldības modelis, kāds šobrīd ir izskatīšanā LR Saeimā, paredz iespēju pašvaldībām izveidot kapitālsabiedrības mazo ostu pārvaldībai. Uzskatu, ka tas vienlaicīgi palielina pašvaldības atbildību par savā teritorijā esošo ostu un dod tai brīvākās iespējas ar to rīkoties izveidojot jaunas kapitālsabiedrības ostas pārvaldes funkciju veikšanai un strādāt vēl efektīvāk.

6. Kādu finanšu instrumentu (Eiropas Savienības fondu u.c.) piesaiste Latvijas mazajām ostām ir atbalstāma? Kādu mērķu īstenošanai? Infrastruktūras attīstībai, pievadceļu būvniecībai, flotes atjaunošanai u.c.?

Bez ārējiem finanšu instrumentiem nebūtu iespējami vērienīgie infrastruktūras attīstības projekti mazajās ostās, kuri transporta sektorā tika realizēti laika periodā no 2004. līdz 2014. gadam izmantojot ERAF līdzfinansējumu. EJZF no 2004.gada ir nodrošinājuši un turpina nodrošināt investīcijas zvejas ostu un zvejas piestātņu infrastruktūrā. Ar ERAF Pārrobežu projektu resursiem ir realizēts un turpina realizēt jahtu ostu tīkla attīstības projekts Latvijā un Igaunijā.

Jebkurš finanšu instruments, ko mazās ostas varētu piesaistīt, būtu ļoti vēlams. Primārās vajadzības ir saistībā ar infrastruktūras uzturēšanas un modernizācijas pasākumiem, gan attiecībā uz ostas hidrobūvēm, t.sk kuģošanas kanāla dziļumu nodrošināšanai, gan sauszemes pievadceļiem. Mazo ostu attīstībai būtu jānovirza līdzekļi no jebkura publiskā atbalsta fonda (gan nacionāla, gan Eiropas), kā tas jau ir darīts, t.sk ar plānošanas reģiona atbalstu. Iepriekšējā periodā fondu nauda Rīgas plānošanas reģiona mazajām ostām tika piesaistīti gan no Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) INTERREG Igaunijas-Latvijas Pārrobežu sadarbības programma 2014.-2020.gadam 3.prioritāte “Uzlabots jahtu ostu tīkls”, 3.1. specifiskais mērķis: “Uzlabots mazo ostu tīkls ar kvalitatīviem ostu pakalpojumiem” projekts “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana/Improvement and promotion of the East Baltic Coast harbours network”(EST-LAT177) un

projekts “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” (EST-LAT Harbours) #55, INTERREG Centrālā Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programma 2014.-2020.gadam 3. prioritāte “Labi savienots Centrālās Baltijas reģions”, 3.2. specifiskais mērķis “Uzlaboti pakalpojumi esošajās mazajās ostās, lai uzlabotu vietējo un reģionālo mobilitāti un sniegtu ieguldījumu tūrisma attīstībā” projekts “Enerģiskas mazās ostas Centrālbaltijas reģionā/Energetic small ports in Central Baltic region” (CB845). Sīnī plānošanas periodā tiek ieviests Interreg Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2014.-2020.gadam, 4. prioritāte “Institucionālā kapacitāte makroreģionu sadarbībā”, 4.1. specifiskais mērķis “Atbalstīt Eiropas Savienības Stratēģijas Baltijas jūras reģionam ieviešanu, kā arī veicināt partnervalstu reģionālo stratēģiju kopīgo prioritāšu īstenošanu” projekts “Baltijas jūras jahtu pietātnes attālākos galamērķos: piekrastes un burāšanas tūrisma attīstības virzītājspēki reģionos/Remote Baltic Marinas as Drivers for Sustainable Coastal and Maritime Tourism Development” Nr. S2.036, kas galvenokārt sasīfīts ar jahtu ostu un tūrisma attīstību reģionā.

Atbalstāma ir to ES finanšu instrumentu piesaīste, kuri atbalsta ostu infrastruktūras uzlabošanu, kas saīfīta gan ar ostu darbības kapacitātes celšanu, tajā skaitā zvejnīecības un tās produktu pārstrādes apjomu paaugstināšānu, gan ar kuģošanas drošības palielināšanu, vīdes aizsardzības un energoefektīvītes jautājumu risināšanu, kā arī loģistikas tīkla attīstību, ieskaitot ostu pievadceļu izbūvi un ostu sasaīsti ar topošajiem multimodālajiem centriem. Tikpat svarīga ir arī to finanšu instrumentu piesaīste, kuri atbalsta ostu komercdarbības veicināšanu, piemēram, mārketīnga un komunikācijas pasākumu paplašināšanu, kas atvīeglotu komsantsantu darbību gan kravu piesaīstē, gan veicinātu tūrisma (tajā skaitā jahtu tūrisma) jomas attīstību.

7. Vai mazo ostu attīstībai ir iespējams piesaīstīt privātās investīcijas? Kā tas būtu īstenojams?

Esošās likumdošanas ietvarā šāda iespēja ir vairāk teorētiska, aktuālie grozījumi Likumā par ostām pašvaldības kapitālsabīdrības forma manuprāt dod iespēju ambīcioziem infrastruktūras projektiem veidot pašvaldības kapitālsabīdrību kopā ar ostas uzņēmumiem.

Publiskās infrastruktūras nodrošināšana ir pašas ostas pārvaldes atbīdrība un tā finansējama vai nu ar saviem līdzekļiem vai piesaīstot citus publiskus finansējuma avotus.

Tas iespējams būtu publiskās – privātās partnerības ietvaros, bet šajā gadījumā būtu jāizpēta konkrēto iesaisīfīto pušu sadarbības iespējas, detalizēti jāvīenojas par nosacījumiem, ar kādiem investīcijas tiek veiktas, atbīdrību sadalījumu.

8. Kā Latvijas administratīvi teritoriālā reforma ietekmēs Latvijas mazās ostas?

Šobrīd droši ir fakts, ka Talsu novadā būs divas mazās ostas Mērsrags un Roja. Citas prognozes pagaidām manuprāt ir pārāgras. Administratīvi teritoriālai reforma nav paredzama liela ietekme uz mazo ostu darbību.

Rīgas plānošanas reģions patreiz iekļauj četras mazās ostas – Engure, Jūrmala, Skulte, Salacgrīva, kas veido pamatu saimnieciskajiem tīkliem. Pēc administratīvi teritoriālās reformas, reģionā paliks vairs divas mazās ostas. Starptautiska un starpreģionāla vērtība ir Rīgas jūras līča telpa. Rīgas līcis un Baltijas jūra kopumā ir dabiska Latvijas un sevišķi Rīgas reģiona atbildības telpa jūras vides kvalitātes uzturēšanā, ostu, kuģošanas sektoros un tūrismā. Latvijas mazās ostas darbojas veiksmīgi un arī jaunās pašvaldības pēc teritoriālās reformas būs ieinteresētas veicināt mazo ostu savā teritorijā attīstību. Kurzemes mazās ostas – Mērsrags, Roja, Pāvilosta atrodas pašvaldībās, kuras reformas rezultātā iekļausies jaunu, lielāku novadu sastāvā, attiecīgi Roja un Mersraga - Talsu novadā, Pāvilosta – Dienvidkurzemes novadā, kas būs vienīgā šī novada mazā osta. Ostu attīstības tempi būs atkarīgi no jaunizveidoto pašvaldību prioritātēm.

9. Kā Jūs pārt Latvijas mazās ostas var paplašināt savu saimniecisko darbību? Kādos virzienos? Kādas jaunas kravu grupas? Jauni noieta tirgi?

Viens no virzieniem varētu būt industriālo parku veidošana padziļinātai vietējo kravu pārstrādei mazajās ostās un to areālos. Vidzemes ostām Skultei un Salacgrīvai jauns izaicinājums būs “Rail Baltica” gan būvniecības stadijā, gan tālākā ekspluatācijā. Skultes osta redz iespējas arī ro- ro satiksmē. Salacgrīvas osta apsver iespēju piedalīties jūras vēja parku celtniecības loģistikas nodrošināšanā. Skulte LNG termināla izbūves gadījumā būs iesaistīta arī šajā projektā. Mazo ostu saimnieciskā darbība pamatā saistāma ar importa, eksporta kravu apkalpošanu, dažādi koksnes produkti, būvmateriāli, kas nepieciešami konkrētā reģionā. Jahtu tūrisma segmentam ir iespējas turpināt attīstīties un tas var ievērojami kāpināt konkrētā reģiona ienākumus no tūrisma. Zvejniecība un zivju pārstrāde ir jācenšas maksimāli saglabāt un attīstīt. Brīvās vietās iespējams piesaistīt uzņēmējus, kas var veidot ražotnes lielgabarīta produkcijai, kā vēja ģeneratoru stabu un spārnus, vai lielgabarīta tehnikas vai būvniecības konstrukcijas. Šādas produkcijas ražošanai svarīgi būt jūras tuvumā, lai uzreiz var kraut uz kuģa un nav jāved pa sauszemes ceļiem. Mazo industriālo ostu attīstības prioritātēs jāparedz ostu infrastruktūras pilnveidošana, lai nodrošinātu atbilstību specifiskās kravas vajadzībām jārealizē pieostas industriālas zonas attīstība, veidojot ne tikai kravu pārkraušanas laukumus, bet arī specifiskās ražotnes Attīstīt kokmateriālu pārkraušanas iespējas, attīstīt konteinerkravu pārkraušanas iespējas. Veicināt jahtu tūrisma attīstību, ja ir iespējams attīstīt tam nepieciešamo infrastruktūru ostas teritorijā vai paplašinot.

10. Latvijas mazo ostu nākotnes perspektīvas?

Eksperti uzskata, ka mazās ostas turpinās attīstīties kā reģionālās ekonomiskās aktivitātes centri. Mazās ostas arī turpmāk būs nozīmīgi infrastruktūras elementi konkrētā reģionā, sekmēs darba vietu veidošanos un tūrisma attīstību. Jācenšas turpināt darbu ar kravu apstrādes pakalpojumiem, jo tieši kravu kuģi dod lielāko daļu ieņēmumu konkrētā ostā. Tomēr no vietējo pašvaldību viedokļa ļoti svarīga ir arī zivju pārstrāde un tūrisms,

kā arī jaunu ražotņu veidošanās. Mazo ostu potenciāls ir sekmēt ekonomisko attīstību piekrastes teritorijās. Jau šobrīd mazās ostas cenšas attīstīt jahtu infrastruktūru. Nepieciešams izbūvēt arī jaunas piestātnes, jo tieši piestātņu skaits ir izšķirošais rādītājs ostu eksportspējā. Skultes un Salacgrīvas ostas atrodas blakus plānotajai Rail Baltica dzelzceļa līnijai, kas ilgtermiņā vērtējot var būtiski mainīt kravu plūsmu reģionā, kā arī attīstīt prāmju satiksmi. Nepieciešami autoceļu (dzelzceļu) savienojumi starp ostām un Rail Baltica dzelzceļu. Jāefektīvizē arī caurlaižu punktu darbība, kas ļautu samazināt rindas ārpus ostas, tā veidojot arī pozitīvāku vietējo iedzīvotāju attieksmi pret ostu kā uzņēmējdarbības centru. Mazo ostu nākotne lielā mērā ir atkarīga no to spējas atrast savu specializāciju un nišu, kā arī spējas piesaistīt investīcijas to konkurētspējas palielināšanā. Mazās ostas kā mazās un vidējās uzņēmējdarbības attīstības veicinātājas reģionos – gan kā iespēja eksportēt mazajiem un vidējiem uzņēmumiem savu preci, gan arī veicinot uzņēmumu veidošanos ap mazajām ostām. Nepieciešams paplašināt kravu pārkraušanas iespējas, attīstīt ostu infrastruktūru. Veicināt arī jahtu tūrisma attīstību – tūrisma uzņēmumu attīstība reģionos.

V Prezentācijas konferencēs (pielikumā)

- 2021.gada 27. maijā tiešsaistes konference “Savienojumu attīstība veiksmīgai Latvijas ostu darbībai “Baltijas transporta loks” Dienvidu koridorā”, prezentācija “Mazo ostu potenciāls, izaicinājumi un attīstības redzējums Rīgas reģionā / metropoles areālā”
- Starptautiskajā tiešsaistes konferencē “Discover the potential to reduce transportation bottlenecks”, 2021.gada 16. jūnijā prezentācija: „Potential of small ports in Latvia”

Investīcijas Latvijas mazajās ostās

Investīcijas mazajās ostās dalās trijās grupās:

1. Ostu pārvalžu veiktās investīcijas izmantojot savus resursus
2. Ostu pārvalžu investīcijas izmantojot publiskos līdzfinansējumu avotus (*t.s. ES Strukturālo fondu, Latvijas ostu attīstības fonda, valsts un pašvaldības*)
3. Privātās (*t.s. ES Strukturālo fondu līdzfinansētas*)

Ostu pārvalžu un citu publisko resursu līdzfinansētie investīciju projekti ir vērsti uz mazo ostu publiskās infrastruktūras attīstību (*kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukciju, kuģu ceļu un ostu akvatoriju padziļināšanu*). Investīcijas publiskajā infrastruktūrā ir sadalāmas trijos etapos:

- līdz 2001. gadam mazās ostas saņēma atbalstu no Latvijas ostu attīstības fonda;
- laika periodā no 1998. gada līdz 2003. gadam daļa mazās ostas izmantoja valsts galvoto kredītu sniegto atbalstu;
- laika periodā no 2004. gada līdz šodienai ES Strukturālo fondu atbalstu.

Privātās investīcijas nosacīti var sadalīt divās grupās:

- investīcijas jūras transporta segmentā (*piestātnes; kravas termināli; noliktavas; iekraušanas tehnika*)
- investīcijas ražošanas segmentā (*pamatā zivju pirmapstrādē, uzglabāšanā un konservu ražošanā; retāk kuģu remontā, kuteru, jahtu būvē un jahtu servisā*).

Privātās investīcijas transporta segmentā ES Strukturālo fondu atbalstu ir saņēmušas tikai vienā gadījumā, Skultes ostā realizējot SIA „Skultes koka osta” attīstības projektu. Galvenās publisko resursu līdzfinansētās investīcijas privātajos projektos ir realizētas zivju ražošanas segmentā ar ES Zivju saimniecības fondu atbalstu.

Jahtu tūrisma segmentā tiek realizēti ES Igaunijas Latvijas Pārrobežu projekti ESTLAT55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” un ESTLAT 177 “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana”. Konkrētās programmas norošina jahtu ostu publiskās infrastruktūras uzlabošanai un jahtu ostu tīkla izveidi.

Analizējot kopējo investīciju īpatsvaru redzams, ka investīcijas transporta segmentā ir tieši proporcionālas kravu apgrozījuma pieaugumam, attiecīgi investīcijas ražošanas sektorā tieši proporcionālas valstij un pašvaldībai nomaksāto nodokļu apmēram.

Latvijas mazo ostu kopēji virzītie projekti ES fondu plānošanas periodam 2014.- 2020. gadam

1. ES Strukturālo fondu līdzfinansējums reģionālās nozīmes kravas ostu kopējo hidrotehnisko būvju projektu realizācijai (*moli; padziļināšana; krastu nostiprināšana, utt.*) – **netika atbalsēti**

2. EJZF līdzfinansējums zvejas ostu kopējo hidrotehnisko būvju projektu realizācijai (*moli; padziļināšana; krastu nostiprināšana, utt.*) – **tika atbalsēti**

3. ES Strukturālo fondu līdzfinansējums iekšzemes transporta infrastruktūras nodrošināšanai mazajām ostām – **tika atbalsēti daļēji**.

4. ES Strukturālo fondu līdzfinansējums kuģošanas drošības un dabas aizsardzības projektu realizācijai t.s. ziemas navigācijas nodrošināšana Rīgas jūras līcī – **netika atbalsēti**

5. ES Strukturālo fondu līdzfinansējums jahtu tūrisma un kabotāžas pasažieru pārvadājumu projektiem (t.s. jaunu jahtu piestātņu izveidi ārpus esošo ostu teritorijām) – **tika atbalsēti**

6. ES Strukturālo fondu atbalsts ražotnēm ar augstu pievienoto vērtību, kuru loģistikas neatņemama sastāvdaļa ir jūras transports – **tika atbalsēti zivju apstrādei**.

Latvijas mazo ostu kopējās problemātikas un attīstības vadlīniju analīze

Šobrīd Latvijas mazās ostas nosacīti var iedalīt četrās kategorijās:

1. Ostas, kuru prioritāte ir Baltijas jūras un reģionālie kravu pārvadājumi, vienlaicīgi nodrošinot zvejas kuģu bāzēšanos un jahtu pieņemšanu. Šajā grupā ietilpst Skultes, Mērsraga un Salacgrīvas ostas.
2. Osta ar augsti attīstītu zivju apstrādes un zvejas kuģu remonta infrastruktūru, kuras prioritāte ir zvejas kuģu bāzēšanās, vienlaicīgi nodrošinot objektīvi ierobežotu Baltijas jūras un reģionālie kravu pārvadājumus un jahtu pieņemšanu. Šai kategorijai atbilst Rojas osta.
3. Ostas, kurām nav objektīva pamata iesaistīties Baltijas jūras un reģionālajos kravu pārvadājumos, vienlaicīgi nodrošina zvejas kuģu bāzēšanos un jahtu pieņemšanu. Šajā grupā ietilpst Pāvilostas un Engures ostas.

4. Osta, kura nodrošina jahtu pieņemšanu, kurai nav objektīva pamata iesaistīties Baltijas jūras un reģionālajos kravu pārvadājumos un nodrošināt zvejas kuģu bāzēšanos, jo atrodas kūrorta zonā. Šai kategorijai atbilst Lielupes osta.

Mazo ostu darbības kopējo problēmu analīze

Politikas plānošanas dokumentos mazo ostu problemātika nav īpaši akcentēta. „Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020.gadam” mazās ostas bija klasificētas sadaļā:

[344] Prioritāte "Izaugsmi atbalstošas teritorijas" vērsta uz priekšnoteikumu radīšanu ilgtspējīgai un līdzsvarotai ekonomiskajai attīstībai Latvijas pilsētās un novados. Latvija ir neliela valsts ar lielu dabas un cilvēku resursu daudzveidību. Izvirzītie rīcības virzieni paredz gudru un efektīvu pieejamo resursu apsaimniekošanu, teritoriālās attīstības iespēju izmantošanu un apdraudējumu mazināšanu.

[393] Mazo ostu un uzņēmējdarbību veicinošas infrastruktūras attīstība piekrastē Kohēzijas politikas un kopējās lauksaimniecības politikas un zivsaimniecības politikas fondu, valsts budžeta, pašvaldību budžeta un privātais finansējums

Saskaņā ar „Transporta attīstības pamatnostādņem 2014. – 2020.gadam” mazajām ostām ir liela nozīme ekonomiskās aktivitātes veicināšanā reģionos. Ostu pārvaldēm svarīgākais ir kravu apgrozījums, tādēļ ka ostu maksas tiek izmantotas ostas infrastruktūras uzturēšanai un uzlabošanai, savukārt pašvaldības intereses ir saistītas ar darbavietu nodrošināšanu. Darbavietu skaits kravu apstrādē ir nesalīdzināmi mazāks nekā strādājošo skaits zivju apstrādes uzņēmumos, kas šobrīd ir dominējošā ražošanas nozare piejūras reģionos. Šī iemesla dēļ mazo ostu pārvalžu un pašvaldības intereses vienas otru papildina, jo osta ir bāzes punkts, kas nodrošina nepieciešamo infrastruktūru ne tikai zvejniecībai, bet arī tūrismam, tostarp jahtu tūrismam (*jahtu apkope, uzglabāšana*), kā arī nodrošina ar ūdenssportam nepieciešamo infrastruktūru. Jaunās „Transporta attīstības pamatnostādnes 2021-2027.gadam” nav nekas minēts par mazo ostu attīstību, atrunāts, ka Latvijas ostu kravu apgrozījuma pieaugums plānots 4% līdz 2027.gadam.

Skatoties no šī skatu punkta un analizējot apkopoto Latvijas mazo ostu darbības statistiku laika periodā kopš LR „Likuma par ostām” stāšanās spēkā 1994.gada 12.jūlija identificētas sekojošas problēmas:

- Mazo ostu kravu apgrozījums nav proporcionāls darba vietu skaitam un nodokļu pienesumam valsts budžetā.
- Pienesums pašvaldības budžetā no mazo ostu maksām pie augsta kravu apgrozījuma ir nesalīdzināmi mazāks, kā pienesums no iedzīvotāju ienākumu nodokļa pie augstas ražošanas intensitātes.
- Mazajām ostām ar augtu ražošanas uzņēmumu intensitāti un vienlaicīgi objektīvi ierobežotu vai neesošu kravu pārvadājumu intensitāti, šā brīža juridiskās bāzes ietvaros, praktiski nav resursu publiskās infrastruktūras uzturēšanai, bez kuras nav iespējams nodrošināt ražošanas uzņēmumu attīstību
- Mazo ostu uzņēmumos dominē zivju apstrādes uzņēmumi, kuri šobrīd nodrošina augstas pievienotās vērtības produkcijas ražošanu un darba vietas, vienlaicīgi

konkrēto produktu tirgus ir daļēji orientēts uz NVS valstu teritoriju un attiecīgi ir joprojām ir riski ģeopolitiskas nestabilitātes gadījumā.

- Ņemot vērā mazo ostu kravu struktūru un Skandināvijas valstu tendenci pārnest celulozes ražošanu uz trešajām pasaules valstīm, jo tur ir nesalīdzināmi lētāks darba spēks un ražošanas izmaksas, tuvākajā nākotnē ir jāreķinās ar kravu apjomu samazināšanos mazajās ostās celulozes izejvielu segmentā, kas atsauksies uz pārkrauto celulozes koksnes apjomu ostās.
- Ostām, kuras 100% nodarbojas ar zvejas kuģu un jahtu pieņemšanu un apkalpošanu, esošās juridiskās bāzes ietvaros, praktiski nav resursu publiskās infrastruktūras uzturēšanai
- Atšķirībā lielajām ostām, kurām ir brīvostu un speciālo ekonomisko zonu statuss, juridisko aktu bāzē šobrīd nav atbalsta mehānismu publiskās infrastruktūras un ražošanas attīstībai Latvijas mazajās ostās.

Analizējot iepriekš minētās problēmas Latvijas mazo ostu un piekrastes reģionu harmoniskā attīstībā iespējams identificēt esošos un tuvākā nākotnē risināmos jautājumus, kuru šā brīža ignorēšana var novest pie neizbēgama regresa mazo ostu un attiecīgi piekrastes reģionu dinamiskā ekonomiskajā attīstībā.

Apkopojot mazo ostu attīstības risināmās problēmas, kuru risinājums ir nedalāmi sastīts ar masīvām investīcijām un nosacītos atbalsta mehānismus segmentos tiek analizēti sekojoši risinājumi:

- Pašvaldības atbalsta segments
- Valsts atbalsta segments
- ES fondu atbalsta segments
- Juridisko aktu atbalsta segments

Pašvaldību atbalsta resursi:

1. Pašvaldību dotācijas
2. Nekustamā īpašuma nodokļu atlaides
3. Pašvaldību līdzdalības ES Strukturālo fondu projektu realizācijā

Pašvaldību dotācijas publiskās infrastruktūras nodrošināšanai un attīstībai šobrīd no mazajām ostām saņem Pāvilostas, Engures un Jūrmalas ostas. Vienlaicīgi jāsaprot, ka tas nav ilgtermiņa attīstības modelis, jo saskaņā ar spēkā esošajiem LR juridiskajiem aktiem mazās ostas nav pašvaldību īpašums, ostu pārvaldes nav pašvaldības iestādes vai uzņēmums. Praktiski tas nozīmē, ka esošās normatīvās bāzes ietvaros ostu pārvalžu dotēšanai un pašvaldības tiešai dalībai ostu infrastruktūras attīstības projektos (t.s. kredītu resursu nodrošināšan) nav ilgtermiņa juridiska pamata. Saskaņā aktuālajām izmaiņām "Likumā par ostām" (iesniegtas LR Saeimā) mazajām ostām būs iespēja saglabāt esošo pārvaldības modeli vai dibināt pašvaldības uzņēmumu. Vienlaicīgi jāsaprot, ka saskaņā ar esošajiem juridiskajiem aktiem ostu infrastruktūras uzturēšana vai attīstība nav precīzi definēta kā pašvaldības pamatfunkcija un būs atkarīga no pašvaldības finansiālajām iespējām un politiskās gribas. Nekustamā īpašuma atlaižu piemērošana mazo ostu uzņēmumiem esošo juridisko aktu ietvaros praktiski nav iespējama, jo atbilstoši piešķirtajām atmaidēm pašvaldībai tiek samazināts iedzīvotāja ienākumu nodokļa

pienesums no Valsts budžeta. Pašvaldību līdzdalība esošās likumdošanas ietvaros, ES Strukturālo fondu projektu realizācijā mazo ostu projektos ir bijusi pietiekami plaši izplatīta.

Kā redzamākos var minēt:

1. Molu rekonstrukciju izmantojot ES Zivsaimniecības fonda resursus Salacgrīvas osta Kuivižos, kas deva impulsu Kuivižu ostas atdzimšanai.
2. Molu rekonstrukcijas izmantojot ES Jūrniecības un Zivsaimniecības fonda resursus Pāvilostā, kas pasargāja ostu no slēgšanas.
3. Burāšanas skolas un jahtu apkalpošanas infrastruktūras izveide Rojas ostā, kas deva impulsu burāšanas apmācības tradīciju atjaunošanai reģionā.
4. ES Igaunijas Latvijas Pārrobežu projekta ESTLAT55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” realizācija Rojas, Pāvilostas, Engures un Jūrmalas ostās

Izmantotie atbalsta mehānismi bija: pašvaldības īpašumu izmantošana, kā nodrošinājumi aizdevumiem vai pašvaldības aizdevumi no pamatbudžeta ostas pārvaldēm. Esošās likumdošanas ietvaros pašvaldības nevarēja saņemt kredītu Valsts kasē mazo ostu infrastruktūras projektu realizācijai, lai gat attiecīgās pašvaldības kredīta reitings to atļāva. Praktiski tas nozīmē, ka atbalstu mazo ostu infrastruktūras projektu realizācijai varēja sniegt tikai pašvaldības ar pietiekami lielu pamatbudžeta pārpalikumu.

Valsts atbalsta resursi

1. Valsts dotācijas
2. Valsts investīcijas
3. Valsts līdzdalība ES Strukturālo fondu projektu realizācijā

Vienīgās tiešās valsts investīcijas mazajās ostās tika realizētas 1998. gadā 1.068 milj. EUR apmērā realizējot Mērsraga ostas rekonstrukcijas projektu. Sakarā ar Latvijas ostu attīstības fonda atbalsta pārtraukšanu mazajām ostām publiskās infrastruktūras uzturēšanai 2002. gadā dotācijas ir saņēmušas Pāvilostas un Engures ostas. Netiešais valsts atbalsts ir sniegts Mērsraga, Skultes, Salacgrīvas un Rojas ostām valsts galvoto kredītu formā. Mērsraga osta (1998.gadā), Skultes osta (2002.gadā) un Salacgrīvas osta (2002.gadā) izmantojot valsts galvoto kredītu resursus veica ostas kuģu ceļu padziļināšanas darbus līdz 6.5 m un nodrošināja kuģu ar ūdens izspaidu (GT) līdz 5000 ienākšanu ostā, kas deva iespēju konkrētajām ostām nostiprināties Baltijas jūras reģionālo pārvadājumu tirgu.

Rojas osta realizējot attīstības projektu (2003./2004.gadā.) pieļāva divas kļūdas pirmkārt, darba izpildītāja nekorektas rīcības dēļ nepabeidza ostas padziļināšanas līdz 6.5 m projektu, otrkārt valsts galvotā kredīta atmaksas biznesa plāns bija bāzēta uz viena uzņēmuma darbību, kurš no 2006. gada atrodas maksātnespējas stāvoklī. Konkrēto apstākļu dēļ Rojas osta šobrīd nevar nodrošināt kuģu ar ūdens izspaidu (GT) līdz 5000 ienākšanu un attiecīgi nodrošināt stabilu kravu plūsmu un valsts ir spiesta veikt maksājumus Rojas ostas pārvaldes vietā.

Skatoties no juridisko aktu viedokļa šobrīd ir izveidojusies pretrunīga situācija: mazo ostu akvatorijas un lielākā daļa zemes īpašumu mazo ostu teritorijās ir Latvijas valsts īpašums Satiksmes ministrijas personā. Saskaņā ar LR „Likumu par ostām” valsts ir nodevusi ostu pārvaldēm ostu akvatorijas un tai piederošo zemi valdījumā ostu pārvaldēm. Ostām ar augstu zivju ražošanas uzņēmumu intensitāti, kurās objektīvi teritoriju trūkumu dēļ nav iespējama

kravu apstrāde esošās juridiskās bāzes ietvaros nav iespējams ģenerēt līdzekļu likumā noteikto funkciju izpildei. Vienlaicīgi mazajās ostās ar augstu zivju apstrādes uzņēmumu intensitāti pienesums Valsts budžetā nodokļu formā ir ievērojami augstāks nekā ostās ar augstu kravu apgrozījumu, bet ar zemāku ražošanas uzņēmumu intensitāti.

Esošajā situācijā valsts investīcijas ir neatliekami svarīgas ārējās infrastruktūras sakārtošanā respektīvi autoceļos un elektroapgādē. Tieši valsts investīcijas ārējā infrastruktūrā var sekmēt industriālo parku un ražotņu ar augstu pievienoto vērtību, kuru loģistikas neatņemama sastāvdaļa ir jūras transports veidošana mazo ostu teritorijās.

Projekts “Rail Baltica” tiek nodrošināts ar ES fondu un Valsts budžeta resursiem un tā realizācija dos iespēju industriālo parku un ražotņu ar augstu pievienoto vērtību veidošanai Vidzemes mazo ostu areālos.

ES fondu atbalsta resursi

Laika periodā no 2004.gada līdz 2014.gadam ar Eiropas Reģionālā Attīstības fonda līdzfinansējumu ir realizēta kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija, ostu kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana līdz 8.25 m Skultes un Mērsraga ostās. SIA “Skultes kokosta” ar Eiropas Reģionālā Attīstības fonda līdzfinansējumu ir realizējusi termināla izbūves projektu.

Laika periodā no 2004.gadam līdz šodienai tiek realizēti Eiropas Jūrniecības un Zivsaimniecības fonda līdzfinansēti kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas projekti mazajās ostās, kuras nodarbojas tikai ar zvejniecību, kā arī zvejnieku piestātņu un citas zvejnieku infrastruktūras izbūves un rekonstrukcijas projekti visās mazajās ostās.

Par veiksmes stāstu var uzskatīt sadarbībā Vides un reģionālas attīstības ministriju un plānošanas reģioniem realizētos ES Igaunijas Latvijas Pārrobežu projektus ESTLAT55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” un ESTLAT 177 “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana”. Konkrētās programmas norošina jahtu ostu publiskās infrastruktūras uzlabošanai un jahtu ostu tīkla izveidi.

Vienlaicīgi ES Strukturālo fondu plānošanas periodā 2014 - 2020.gadam bija parādzēti Vides un reģionālas attīstības ministrijas atbalsta mehānismi pašvaldībām uzņēmējdarbību sekmējošas publiskās infrastruktūras izveidei t.s. mazajās ostās. Vienlaicīgi Vides un reģionālās attīstības ministrijas normatīvās bāze ES fondu plānošanas perioda 3.3.1.specifiskā atbalsta mērķa „Palielināt privāto investīciju apjomu reģionos, veicot ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai atbilstoši pašvaldību attīstības programmās noteiktajai teritoriju ekonomiskajai specializācijai un balstoties uz vietējo uzņēmēju vajadzībām” , kura mērķis bija atbalsts publiskās infrastruktūras izveidei pašvaldībās t.s. mazajās ostās neparedzēja investīcijas hidrotehniskajās būvēs.

ES Strukturālo fondu plānošanas periodā no 2020.gada līdz 2027.gadam saskaņā ar pieejamo informāciju mazo ostu transporta infrastruktūras projektiem līdzfinansējums nav parādzēts, kas praktiski nozīmē visu mazo ostu plānoto transporta infrastruktūras projektu realizācija būs atkarīga no mazo ostas pārvalžu un ostas uzņēmumu resursiem.

Eiropas Jūrniecības un Zivsaimniecības fonda līdzfinansējums indikatīvi saglabāsies līdzīgām prioritātēm, kā iepriekšējos plānošanas periodos.

Projekts “Rail Baltica” tiek nodrošināts ar ES fondu un Valsts budžeta resursiem un tā realizācija dos iespēju industriālo parku un ražotņu ar augstu pievienoto vērtību veidošanai Vidzemes mazo ostu areālos.

Juridisko aktu atbalsta segments

Mazajām ostām ar augstu ražošanas uzņēmumu intensitāti un vienlaicīgi objektīvi ierobežotu vai neesošu kravu pārvadājumu intensitāti, šā brīža juridiskās bāzes ietvaros, praktiski nav resursu publiskās infrastruktūras uzturēšanai, bez kuras nav iespējams nodrošināt ražošanas uzņēmumu attīstību.

Esošās normatīvās bāzes ietvaros ostu pārvalžu dotēšanai vai pašvaldības tiešai dalībai ostu infrastruktūras attīstības projektos (t.s. kredītu resursu nodrošināšan) nav ilgtermiņa juridiska pamata.

Ostas uzņēmumu iesaistei publiskās infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā esošās juridiskās bāzes ietvaros nav juridiski un ekonomiski pamatota, jo uzņēmumi nav publiskās infrastruktūras īpašnieki vai valdītāji.

Saskaņā aktuālajām izmaiņām “Likumā par ostām” (iesniegtas LR Saeimā) mazajām ostām būs iespēja dibināt pašvaldības uzņēmumu, kas teorētiski dos iespēju pašvaldībai iesaistīties mazo ostu infrastruktūras attīstībā. Vienlaicīgi ir jāsaprot, ka pašvaldības iesaiste mazo ostu infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā būs atkarīga no attiecīgās pašvaldības finansiālajam iespēām un kopējām prioritātēm.

Vienlaicīgi apzinoties mazo ostu pārvaldēm svarīgo kopējās infrastruktūras projektu izmaksas un objektīvās pašvaldību iespējas, ir svarīgi mazo ostu infrastruktūras projektu realizācijā dot iespēju iesaistīties arī ostu uzņēmumiem, reps. juridiskajos aktos ir jādod iespēja ostu uzņēmumiem iesaistīties mazo ostu pašvaldību dibinātos pārvaldības uzņēmumos, ja ostas uzņēmumi ir gatavi nodrošināt finansējumu kopējās infrastruktūras attīstībai.

Mazo ostu kopējās infrastruktūras uzturēšanas un attīstības projektu realizācijai ir jāizvērtē sekojošus priekšlikumus:

Valsts budžeta dotācija

Galvenā izdevumu pozīcija mazajās ostās ir remonta padziļināšana ostu akvatoriju un kuģa ceļa projekta dziļuma uzturēšanai. Valsts īpašumu (ostu akvatoriju un kuģu ceļu) tehniskā stāvokļa fiksēšanai mazajās ostās, saskaņā ar LR Satiksmes ministrijas 1999.gada 27.oktobra lēmumiem Nr. 1, tika izstrādātas mazo ostu akvatorija pases. Ostu pases dod iespēju precīzi plānot izdevumus mazo ostu akvatoriju, kuģu ceļu un navigācijas aprīkojuma uzturēšanai. Pamatojoties uz mazo ostu akvatoriju pasēm, ikgadējiem Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta dziļuma mērījumiem remonta padziļināšanas darbu apjoms jebkurā mazajā ostā ir prognozējams. Balstoties uz vidējām remonta padziļināšanas darbu cenām vai

veicot konkursus nākošajam budžeta gadam ir iespējams pietiekami precīzi plānot mazo ostu akvatoriju un kuģu ceļu uzturēšanas izmaksas. Praktiski tas nozīmē, ka nav tehnisku šķēršļu plānot dotācijas mazo ostas akvatorija un kuģu ceļa uzturēšanai. Juridiski šāda risinājuma gadījumā ir jāpapildina LR „Likuma par ostām” 12. pants par ostas pārvaldes finanšu avotiem ar 8. punktu par dotāciju no valsts budžeta. Konkrētais risinājums nodrošinātu mazo ostu kā infrastruktūras objektu prognozējamu darbību, kas savukārt sekmētu uzņēmējdarbības attīstību, darbavietas un attiecīgi nodokļu piensumu Valsts kasē. Vienlaicīgi konkrētajam risinājumam ir objektīvi un subjektīvi trūkumi. Pirmkārt ir grūti viennozīmīgi identificēt kritērijus saskaņā ar kuriem šāda budžeta dotācijas piešķirama. Formāli ieviešot izmaiņas „Likumā par ostām”, kuras paredz valsts dotācijas un tām varēs pretendēt gan lielās, gan mazās ostas. Attiecinot izmaiņas tikai uz mazajām ostām neizbēgami radīsies pretrunas starp mazajām ostām par kritērijiem dotācijas saņemšanai, jo formāli uz to varēs pretendēt arī pašpietiekamas mazās ostas ar augstiem kravu apgrozījumiem. Sašaurinot valsts dotācijas mērķauditoriju līdz mazajām ostām, kurās nenotiek starptautiskie kravu pārvadājumi un kuras nodrošina tikai zvejas kuģu bāzēšanos un jahtu pieņemšanu neizbēgami rodas jautājums par attiecīgās ostas uzņēmumu nodokļu piensumu Valsts budžetā un to samērojamību ar dotācijas apmēru. Papildus iepriekš minētajam nedrīkst aizmirst kopējo politisko un sociāli ekonomisko fonu, kas tiešu Valsts budžeta dotāciju padara par praktiski neiespējamu.

Mazo ostu nodošana privatizācijai uzņēmumiem, kuri darbojas attiecīgajā ostas teritorijā

Konkrētais priekšlikums ir jāizskata, jo nepieņemot nevienu no piedāvātajiem risinājumiem ir jāreķinās, ka atsevišķu mazo ostu pastāvēšana un attīstība esošajā formātā ilgtermiņā ir apgrūtināta. Praktiski konkrētais priekšlikums nozīmē ostu teritorijas zemes zem ēkām un būvēm atsavināšanu to īpašniekiem. Iespēja iegādāties zemi zem ēkām ir izdevīgi ražošanas, pārstrādes un tūrisma uzņēmumiem, jo dod iespēju piesaistīt kredīta resursus attīstībai. Līdzšinējā banku kreditēšanas politika attiecībā uz zivju apstrādes, kuģu remonta un tūrisma uzņēmumiem ir bijusi ļoti piesardzīga, kā vienu no iemesliem minot uzņēmumu atrašanos uz nomātas zemes. Sarežģītāka ir ostas akvatorijas atsavināšana, jo akvatorijai un kuģu ceļiem ir arī publiska funkcija, kurai ir jābūt garantētai neatkarīgi no tā īpašnieka. Acīmredzot attiecība uz akvatoriju un kuģu ceļiem drīzāk ir jārunā par funkciju nodošanu privātam komersantam atrunājot noteikumus par publisko funkciju nodrošināšanu, kas nozīmē maksu iekasēšanu par infrastruktūras izmantošanu. Praktiski tas nozīmē, ka ostas pārvaldes funkciju uzņemas komersants, kuram no savas pamata darbības būtu jāģenerē līdzekļi publiskās infrastruktūras uzturēšanai. Tīri teorētiski konkrētā priekšlikuma realizācijai pirmkārt nepieciešami labojumi „Likumā par ostām” 4.panta 3.punktā par akvatorija nodošanu valdījumā un grozījumi Ministru Kabineta Noteikumos par attiecīgās ostas robežu noteikšanu. Konkrētais risinājums daļā par zemes atsavināšanu zem ēkām un būvēm ražošanas uzņēmumiem ir savulaik realizēts Salacgrīvas ostā izslēdzot no ostas teritorijas a/s „Brīvais vilnis”, a/s „Salacgrīva 95” un SIA „Continental Can Latvia” (*šodienas nosaukums SIA „Ardagh Metal Packaging Latvija”*). Salacgrīvas gadījumā iespēja iegādāties zemi zem ražošanas ēkām bija viena komponentēm a/s „Brīvais vilnis” un SIA „Continental Can Latvia” sekmīgā attīstībā un investīciju piesaistei (*t.s. iekļaušanās starptautiskā koncernā „Ardagh Metal Packaging”*). Konkrētie uzņēmumi nodrošina ievērojamu darba vietu un attiecīgi nodokļu piensumu valsts un pašvaldības budžetā. Engures ostā robežu maiņu LR Ministru Kabinets apstiprināja 2010.gada 27.jūlijā.,

kas deva iespēju pārstrādes uzņēmumiem iegādāties zemi zem ēkām. Pirms robežu maiņas ostas pārvalde sadarbībā ar pašvaldību izstrādāja detālplānojumu ostas publiskās piekļuves nodrošināšanai. Laika periodā no ostas robežu maiņas un zemes zem ēkām iegādes īpašumā SIA „Unda” ir piesaistījusi vairāk kā 1.8 milj.EUR investīcijās un par aptuveni 30 % pieauguši valstij nomaksāto nodokļu apmērs. Rojas ostas jaunās robežas ir stājušās spēkā 2013. gada 1. februārī, ir izstrādāts zemes ierīcības projekts, veikta zemes sadale zemes zem ēkām atsavināšanai to īpašniekiem, vienlaicīgi nodrošinot ostas publisko pieejamību.

Pārejot pie ostu pārvaldes funkciju nodošanas privātam komersantam, šobrīd ir informācija par vienu uzņēmumu, kurš (SIA „Salacgrīvas Nord termināls”) ir gatavs izskatīt ostas publiskās infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, kļūstot par ostas īpašnieku vai valdītāju.

Nodot mazo ostu akvatorijas, zemes, nekustamo īpašumu un pārvaldību vietējām pašvaldībām Saistībā ar aktuālo “Likuma par ostām” likumprojekta iesniegts Saeimā) 26.panta 7.punktu, par iespēju ostas pārvaldes funkciju nodošanu pašvaldības dibinātai kapitālsabiedrībai, būtu vajadzīgs likuma 4.pantu papildināt ar normu, ka akvatorija var būt arī pašvaldības īpašums un secīgi izdot saistošus Ministra Kabineta Noteikumus par akvatoriju, zemes un citu nekustamo īpašumu nodošanu attiecīgajai pašvaldībai. Akvatorija, zemes un citu nekustamo īpašumu nodošana mazo ostu pašvaldībām ilgtermiņā var dot pozitīvu impulsu mazo ostu attīstībai, motivējot pašvaldības aktīvāk iesaistīties mazo ostu attīstības projektos, kuru mērķis ir sniegt atbalstu publiskās infrastruktūras izveidei un būs ieglāk realizēt projektus pašvaldībai piederošajos īpašumos, ja projekta pieteicēji ir plānotas pašvaldības. Vienlaicīgi runājot par resursiem mazo ostu publiskās infrastruktūras uzturēšanai, tehniska īpašumu nodošana bez tieša vai netieša atbalsta nodrošināšanas, neatkarīgi no valdes sastāva, praktiski nozīmē atbildības un nepopulāru lēmumu pieņemšanu no centrālās varas pārnest uz vietējo varu.

Visu iepriekšējo priekšlikumu kompilācija. Izvērtējot visus iepriekšminētos priekšlikumus, ka harmoniskai Latvijas mazo ostu attīstībai un to kļūšanai par reģionu ekonomiskās aktivitātes centriem nepieciešams kompilēt visus priekšlikumus, kuri vēlamu rezultātu sasniegšanai praktiski ir jārealizē vienlaicīgi:

- Izmaiņu LR “Likumā par ostām” par iespēju ostas pārvaldes funkciju nodošanu pašvaldības dibinātai kapitālsabiedrībai un akvatoriju, valsts zemju un nekustamo īpašumu nodošanu pašvaldībām motivēs pašvaldības vairāk iesaistīties mazo ostu publiskās infrastruktūras attīstības projektu realizācijā ar tiešām dotācijām (*kur to var atļauties*) un realizējot ES Struktūrfondu projektus.
- Atbalstu mazo ostu pašvaldībām un ostu pārvaldēm realizējot ES Struktūrfondu projektu realizācijai, kura mērķis ir sniegt atbalstu publiskās infrastruktūras izveidei ražošanas attīstībai. Izmantojot konkrētus atbalsta mehānismus iespējams radīt labvēlīgu vidi jauno ražotņu radīšanai papildus zivju apstrādei. Galvenais akcents šinī gadījumā būtu liekams uz vietējo resursu (koksnes, kūdras, minerālu) pārstrādi radot tiem papildus pievienoto vērtību un tikai pēc tam eksportējot. Šādā veidā paralēli kravu apgrozījuma pieaugumam veidotos jaunas darba vietas un attiecīgi pieaugtu nodokļu pienesums valsts un pašvaldību budžetos.

- Ostas uzņēmumu iesaistīšana publiskās infrastruktūras apsaimniekošanā, piešķirot uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides publiskajā infrastruktūrā investēto līdzekļu apmērā, ja tiek ievērotas publiskā iepirkumu procedūras. Šinī gadījumā tiktu risināts jautājums par publiskās infrastruktūras uzturēšanu ostās ar augstu ražošanas intensitāti, bet objektīvi ierobežotu vai neesošu kravu apgrozījumu. Piesaiste uzņēmuma ienākuma nodoklim risināta pretrunu par attiecīgās ostas uzņēmumu nodokļu pienesumu Valsts budžetā un to samērojamību ar dotācijas apmēru.
- Dot iespēju ostas uzņēmumiem iesaistīties pašvaldību dibinātajās ostu pārvaldes kapitālsabiedrībās, ja uzņēmumi nodrošina investīcijas publiskajā infrastruktūrā (t.s. ostas kuģu ceļu un akvatoriju padziļināšana, kopējo hidrotehnisko būvju izbūve un rekonstrukcija)
- Zemes atsavināšana zem ēkām un būvēm ražošanas uzņēmumiem, kas var dot pozitīvu impulsu ražošanas paplašināšanai un attīstībai. Vienlaicīgi šī pasākuma pielietošana prasa katra gadījuma rūpīgu izvērtēšanu un plānošanu ostas publisko funkciju nodrošināšanai.

Latvijas mazo ostu pārvaldības modeļa maiņa

Saskaņā LR Satiksmes ministrijas sagatavoto likumprojektu (iesniegts LR Saeimā) “Grozījumi Likumā par ostām” likumprojekta 26.panta 7.punktam, par iespēju ostas pārvaldes funkciju nodošanu pašvaldības dibinātai kapitālsabiedrībai, kuru mazo pārvaldes konceptuāli atbalsta un ir gatavas aktīvi iesaistīties tālākās diskusijās par grozījumiem likumdošanā labākā pārvaldības modeļa un citiem mazajām ostu svarīgu likumdošanas jautājumu risināšanā. Vienlaicīgi jāsaprot, ka konkrētais priekšlikums ir jāapspriež ar pašvaldībām, notiekošās novadu reformas kontekstā.

Par likuma 13.panta 3.daļas un 15.panta 2.daļas noteikto normu – ostas maksu un pakalpojumu maksimālo tarifu robežlīmeņu publicēšanu laikrakstā “Latvijas Vēstnesis”. Mazo ostu asociācija vērsās Satiksmes ministrijā aicinot izvērtēt priekšlikumu par publikācijām laikrakstā “Latvijas vēstnesis”, jo saskaņā ar LR “Likuma par ostām” 13.panta 3.daļas un 15.panta 2.daļas noteiktām normām – ostas maksu un pakalpojumu maksimālo tarifu robežlīmeņi ir jāpublicē laikrakstā “Latvijas Vēstnesis”. Likumā noteiktā kārtībā iesniedzot ostu maksu un pakalpojumu tarifu robežlīmeņus publikācijai laikrakstā “Latvijas vēstnesis” mazo ostu pārvaldes saduras ar neadekvātām izmaksām (apt. 1000 EUR par pilnu ostas maksas un pakalpojumu tarifu publikāciju). Latvijā ir mazās ostas, kuras objektīvu apstākļu dēļ nodarbojas tikai ar jahtu un nelielu zvejas kuģu pieņemšanu (piem. Pāvilosta; Engure; Jūrmala). Konkrēto ostu darbība tiek dotēta no vietējo pašvaldību budžetiem un šādas izmaksas ir nesamērojamas ar šo ostu pārvalžu saimnieciskajiem ieņēmumiem. Mazo ostu asociācija pauda viedokli, ka teksta publicēšanu laikrakstā “Latvija vēstnesis” ir zaudējusi savu aktualitāti un neatbilst šodienas praksei (no 01.01.2013 laikraksts “Latvija vēstnesis” drukas formātā vairs netiek izdots), jo arī pašvaldības savus sasītošos noteikumu pilno versiju publicē pašvaldību izdevumos mājaslapās. Ņemot vērā ostas saimnieciskās darbības specifiku, skaidri saprotams, ka informāciju par minētajiem tarifiem meklē klienti, kas saistīt ar jūras kravu pārvadājumiem un loģistiku, un tie šo informāciju meklē ostu pārvalžu mājas lapās. Ņemot vērā augstāk minēto, Mazo ostu asociācija aicināja izskatīt priekšlikumu, ka ostas pārvaldes paziņojumi par pieņemtajiem lēmumiem par

ostas maksu un pakalpojumu maksimālo tarifu robežlīmeņu maiņām tiek publicēti Latvijas Republikas oficiālajā izdevumā “Latvijas vēstnesis”, ievietojot atsauci, ka pilna teksta redakcija tiek publicēta ostas pārvaldes mājas lapā internetā. Aktuālajā likumprojekta (iesniegts LR Saeimā) “Grozījumi Likumā par ostām” redakcijā Mazo ostu asociācijas priekšlikums tika atbalstīts.

Vienlaicīgi Mazo ostu asociācija aicināja svītrot Likuma 27.pantu, saskaņā ar kuru “pēc ostas pārvaldes un piestātnes īpašnieka savstarpējas vienošanās līdzekļi, kas iegūti no tonnāžas maksas, tiek pārskaitīti piestātnes uzturēšanai un atjaunošanai” Konkrētais likuma pants ir stājies spēkā 2000.gada 1.janvārī un uzskatāms par tā brīža likumdevēja neapzinātu kļūdu. Mazo ostu asociācijas ieskatā nav nekāda juridiska pamata ostu maksas, konkrēti – tonnāžas maksu, kura tiek iekasēta publiskās infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai un kuras izlietojumu regulē virkne juridisko aktu, daļēji novirzīt privātai fiziskai vai juridiskai personai. Šobrīd Latvijas mazajās ostās nav precedentu par tonnāžas maksas, daļējas vai pilnīgas, pārskaitīšanu privātām fiziskām vai juridiskām personām, tāpēc šāda likuma maiņa neradīs juridiskas sekas esošajos līgumos. Piestātņu uzturēšanai un atjaunošanai ostās, kurās tāda ir noteikta, tiek izmantota piestātnes maksa un ienākumi no piestātnes īpašnieka uzņēmējdarbības. Arī šis priekšlikums tika atbalstīts.

Mazo ostu prioritātes ES fondu plānošanas periodam 2021.- 2027.gada un ES Atveseļošanas un noturības mehānisma līdzfinansējumam:

1. Kravu struktūras diversifikācija un kravu reālu paplašināšana
 - 1.2 Ostu infrastruktūra (padziļināšana, hidrobūves, terminālu)
 - 1.3 Ražošanas un loģistikas centru attīstība ostās un reģionā
 - 1.4 Ārējā infrastruktūra (autoceļi, elektroapgāde, „Rail Baltic”)
2. Esošo kravu segmenta padziļināta apstrāde nodrošinot eksporta produktu augstāku pievienoto vērtību, kas nodrošina jaunas darba vietas un nodokļu plūsmu valsts budžetā
3. Pašvaldības atbalsta mehānismi uzņēmumiem mazo ostu teritorijās, kuri papildus kravu apgrozījumam nodrošina darba vietas un augstas pievienotās vērtības ražošanu
4. Publiskās infrastruktūras nodrošināšana mazajām ostām, kurās objektīvi ir ierobežoti vai neeksistē kravu pārvadājumi
5. Jaunu darba vietu un ražotņu ar augstu pievienoto vērtību, kuru loģistikas neatņemama sastāvdaļa ir jūras transports veidošana mazo ostu teritorijās
6. Publiskās infrastruktūra nodrošināšanai jahtu pieņemšanai mazajās ostās

2.tabula

SVID analīze Latvijas mazajām ostām

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ostas atrodas izdevīgā ģeogrāfiskajā stāvoklī; 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Visu ostu pārvalžu rīcībā nav pietiekamu resursu, lai bez ārējā finansējuma (t.s. ES fondi, valsts un

<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ostas atrodas bagātā kravu baseinā ar iespēju ilgtermiņā un noturīgi organizēt dažādu kravu piesaisti; ➤ Skultes un Mērsraga ostām ir nodrošināts maksimāli tehniski iespējamais kanāla dziļums; ➤ Ostu pārvalžu un uzņēmumu organizatoriskā struktūra ir vienkārša un ļauj ātri pieņemt lēmumus; ➤ Ārpakalpojumu izmantošanas iespējas ļauj ostai elastīgi pielāgoties tehniskām izmaiņām nepieciešamības gadījumos; ➤ Zvejas ostās attīstīta zivju apstrādes rūpniecība; ➤ Zvejas ostās attīstīts zvejas kuģu apkalpošanas un remonta serviss; ➤ Pievilcīga vide jahtu tūrismam; ➤ Ostu pārvalžu personāls spēj kvalitatīvi veikt uzstādītos uzdevumus. 	<p>pašvaldību budžeta, privātā) piesaistītu finanšu resursus vērienīgu akvatorijas un pieejas kanāla padziļināšanai un kopējo hidrotehnisko būvju izbūvei vai rekonstrukcijai;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ostu darbību ietekmē sezonālitate (izņemot Pāvilostu, kas ir vienīgā mazā neaizsalstošā osta Baltijas jūras krastā); ➤ Nav tieša dzelzceļa pievada ostām; ➤ Atsevišķās ostās kopējās hidrotehniskās būves (moli) ir fiziski nolietojušies; ➤ Sanešu veidošanās kuģu ceļā un ostu akvatorijās regulāri prasa ievērojamus līdzekļus padziļināšanas darbiem; ➤ Atsevišķu ostu pārvalžu rīcībā nav pietiekamu resursu, lai bez ārējā finansējuma (t.s. ES fondi, valsts un pašvaldību budžeta, privātā) nodrošinātu dziļuma uzturēšanu ostas akvatorijā un kuģu ceļā; ➤ Atsevišķām ostas nav pieejami pietiekami elektroenerģijas resursi.
<p>Iespējas</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Iespēja paplašināt saimnieciskās darbības teritoriju – paplašināt ostu 	<p>Draudi</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nepietiekami kraujlaukumi un noliktavu platības ostu teritorijās;

<p>sauszemes teritorijas (varēs izveidot lielus kraujlaukumus, noliktavas, specializētas būves);</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Iespēja piesaistīt lielāku kravu apjomu, padziļinot ostas, kas iesaistītas starptautiskos kravu pārvadājumos (Skulte, Salacgrīva un Mērsrags); ➤ Iespēja ostu attīstībā izmantot publisko finansējumu, t.sk. Eiropas Savienības struktūrfondu un Eiropas Kopienas finansēto programmu ietvaros; ➤ Iespēja attīstīt jahtu tūrismu; ➤ Valūtas riski un inflācija apdraud ostas ienākumu mehānismu daudz mazākā mērā kā citās tautsaimniecības nozarēs. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ostu pārvalžu rīcībā nav pietiekama finansējuma liela apjoma darbu realizēšanai; ➤ Neveicot investīcijas ostu padziļināšanas darbos ostu tālākā attīstība ir apdraudēta; ➤ Neveicot kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukciju pieaugst ostu uzturēšanas izdevumi un tiks apdraudēta kuģošanas drošība; ➤ Ostu ekonomiskā attīstība ir tieši atkarīga no tirgus situācijas un politiskās situācijas valstī, kā arī konkurentu darbības; ➤ Celulozes koksnes eksports, kas savulaik bija pamats ostu attīstībai, zaudē sava realizācijas apjoma īpatsvaru ➤ Zvejniecība un zivju apstrāde ir atkarīga no ārējiem apstākļiem, nozvejas kvotām un ģeopolitiskās situācijas.
--	--

Ieguvumi

1. Reģionu vienmērīga ekonomiskā attīstība.
2. Nodarbinātības jautājumu risināšana reģionā.
3. Auto ceļu atslogošana
4. Lielo ostu pilsētu satiksmes sastrēgumu samazināšana
5. Lielo ostu efektīva izmantošana tranzīta virzienam Austrumi – Rietumi.
6. Vides aizsardzība (*kuģošanas drošības uzlabošana; izmešu samazināšanās no kuģiem un autotransporta; energoresursu efektīva izmantošana*)

KOPSAVILKUMS

Modernākas flotes ienākšana Baltijas jūras kravu pārvadājumos ir sekmējusi 2000.gadā Mērsraga ostas un 2002.gadā Skultes un Salacgrīvas ostu padziļināšanas līdz 6,5 metriem projektu realizāciju. Pieaugot pieprasījumam pēc lielākas tonnāžas kuģiem 2010.līdz 2011.gadam, Skultes un Mērsraga ostās ir realizēti padziļināšanas projekti līdz 8,25 metriem. Paralēli padziļināšanas projektiem Skultes, Mērsraga un Pāvilostas ostās ir veikti kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas darbi. Šo projektu realizācijas rezultātā Skultes un Mērsraga ostās šobrīd tiek apkalpoti kuģi ar kravnesību līdz 8000 tonnām, Salacgrīvas ostā kuģi ar kravnesību līdz 5000 tonnām. Šāda flote ir pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, granīta šķembu un kūdras pārvadātāju vidū. Aptuveni 70% šo kravas veidu eksporta mazajās ostās tiek nodrošināts ar šādiem kuģiem. Celulozes apaļkoku, šķeldas un koksnes granulū eksports veidoja aptuveni 75 % no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma 2020.gadā. Mazajām ostām nav dzelzceļa pievadu, izņemot SIA “Skultes kokostas” dzelzceļa termināls 3 km no ostas, tādēļ kravas tiek piegādātas vai nosūtītas ar autotransportu. Tas ir noteicis mazo ostu orientāciju uz Latvijas izcelsmes, produktu eksportu un produktu, kas paredzēti pārstrādei vai patēriņam Latvijā, importu. Būtisku pienesumu kravu diapazona paplašināšanai devuši mazo ostu tehniskie parametri, kuri nodrošina «jūras» klases kuģu ar augstu jūras spēju un ledus klasi pieņemšanu. Tas nozīmē sekmīgu mazo ostu darbību arī ziemas navigācijas periodā, ja ledus apstākļi Rīgas jūras līcī un Irbes jūras šaurumā nav īpaši smagi. Kravu īpašniekiem ir vitāli svarīgi nodrošināt kravu apriti bez pārtraukumiem visa gada garumā. Pirms padziļināšanas projektu realizācijas kūdras eksporta īpatsvars no mazajām ostām bija mazāks nekā 1%, tad šobrīd tas ir ap 10 % ar tendenci pieaugt, jo kūdras eksportam ir ekonomiski izdevīgi kuģi ar kravnesību ne mazāku par 5000 tonnām. Veiktie padziļināšanas darbi deva iespēju dotās kravnesības kuģu apstrādei mazajās ostās kopš 2000.gada, tādēļ kūdras kravu īpašnieki būtiski aktivizēja savu darbību. Kūdras eksports šobrīd notiek no Salacgrīvas, Mērsraga un Skultes ostām. Ņemot vērā straujo kūdras eksporta kopējo pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids arī nākotnē nodrošinās kravu apgrozījuma kāpumu mazajās ostās. Mazajām ostām kravu apgrozījuma pieaugumu ir nodrošinājis arī enerģētiskās šķeldas un koksnes granulū eksports, pēc kuras pieprasījums Ziemeļeiropā strauji aug, jo ir saistīts ar ES prasībām pēc atjaunojamiem energoresursiem. Arī šinī gadījumā noteicošā loma bija ostu parametriem, jo šķeldas eksports ar kuģiem, kuru kravnesība ir mazāka par 5000 tonnu, nav ekonomiski izdevīgs. Vienlaicīgi ņemot vērā pasaules pieprasījuma pēc celulozes kritumu un Skandināvijas valstu tendenci pārnest celulozes ražošanu uz trešajām pasaules valstīm, jo tur ir nesalīdzināmi lētāks darba spēks un ražošanas izmaksas, ir jāreķinās ar kravu apjomu samazināšanos celulozes izejvielu segmentā. Konkrēto iemeslu dēļ ir vērojama kopēja celulozes koksnes eksporta kravu apjoma pakāpeniska samazināšanās, kuru šinī fāzē kompensē kurināmās šķeldas eksports. Kurināmās šķeldas eksports strauji pieauga pēc Stoholmas koģenerācijas stacijas darbības uzsākšanas 2016. gadā. Koģenerācijas stacija ik gadus patērē aptuveni 3,5 miljonus kubikmetru šķeldas. Salīdzinājumam AS “Latvijas valsts meži” 2016.gadā saražoja aptuveni 0,5 miljonus kubikmetru šķeldas.

Svaigas un saldētas zivis sastāda 1–5% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma. Pamatā tās ir Baltijas jūrā nozvejotās, kuras tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Svaigu zivju pieņemšanu nevar vērtēt klasiskajā izpratnē, jo tieši zvejniecībai un zivju apstrādei augstāk

pievienotā vērtība un tā šobrīd nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Katra nozvejotā tonna zivju ienes Valsts kasē aptuveni EUR 450 nodokļu formā. Zivju apstrādātāji lielāko daļu no savas produkcijas eksportē uz ārvalstīm. Jaunie mazo ostu tehniskie parametri un saldētavu jaudas mazo ostu teritorijās var kļūt par impulsu saldētu produktam, tajā skaitā okeāniskas izcelsmes zivju produktu vietējiem ražotājiem, importam. Vienlaicīgi ir jākonstatē fakts, ka šobrīd mazajās ostās un to areālos, kvantitatīvi nav alternatīvu zivju apstrādei ražošanas ar augstu pievienoto vērtību segmentā.

Šā brīža ostu tehniskie parametri, kravu segments un kopējās ekonomikas tendences ir stabilizējušas praktiski visu mazo ostu karavu apgrozījumu un tā svārstības notiek pamatā ārējo faktoru ietekmē: pieprasījuma pēc celulozes, kurināmā vai būvmateriāliem. Vienīgā maza ostā, kura ir spējusi stabili saglabāt kravu apgrozījuma pieauguma tendenci ir Skultes osta. Kravu apgrozījuma kāpināšanai ir nepieciešama kravu diversifikācija un kravu baseinu areālu paplašināšana. Kravu diversifikācija ir saistīta ar iekšējiem un ārējiem faktoriem. Identificētie galvenie iekšējie faktori šinī gadījumā ir kuģu kanāla parametri (Salacgrīvas osta), hidrobūves un iekšējā infrastruktūra ro-ro terminālam (Skultes osta).

Identificētie ārējie faktori ir: elektro enerģijas pieejamība industriālā parka izveidei (Mērsraga osta), projekta "Rail Baltic" realizācija (Skultes un Salacgrīvas osta), industriālo parku un loģistikas centru attīstība reģionos un auto ceļi ostu areālos ("Ziemeļu stīga", Lauciene-Mērsrags).

Ostu hidrobūvju izbūvi un padziļināšanu, industriālo parku un loģistikas centru izveidi, elektro enerģijas jaudas pieslēgumu nodrošināšanu un autoceļu rekonstrukciju nav iespējams nodrošināt tikai ar ostu pārvaldes un ostu uzņēmumu resursiem un tam nepieciešami ārējie donori (t.s. ES fondi, Valsts budžets).

Saskaņā ar pieejamo informāciju ES fondu plānošanas periodā no 2021. līdz 2027. gadam nav paredzēts līdzfinansējums mazo ostu projektiem (izņemot ar zvejniecību saistītajiem) un ražošanas sektorā (izņemot zivju apstrādes) segmentā.

LR juridisko aktu bāzē nav atbalsta mehānismi (brīvostu vai speciālo ekonomisko zonu statusa vai līdzīga) publiskās infrastruktūras un ražošanas attīstībai Latvijas mazajās ostās.

Šobrīd mazo ostu kravu apgrozījums nav proporcionāls darba vietu skaitam un nodokļu pienesumam valsts budžetā. Pienesums pašvaldības budžetā no mazo ostu maksām pie augsta kravu apgrozījuma ir nesalīdzināmi mazāks, kā pienesums no iedzīvotāju ienākumu nodokļa pie augstas ražošanas intensitātes. Mazajām ostām ar augstu ražošanas uzņēmumu intensitāti un vienlaicīgi objektīvi ierobežotu vai neesošu kravu pārvadājumu intensitāti, šā brīža juridiskās bāzes ietvaros, praktiski nav resursu publiskās infrastruktūras uzturēšanai, bez kuras nav iespējams nodrošināt ražošanas uzņēmumu attīstību ostās. Vienlaicīgi esošās juridiskās bāzes ietvaros nav vienošmīgu noteikumu, lai pašvaldības un ostu uzņēmumi varētu iesaistīties mazo ostu publiskās infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā.

Ostām, kuras 100 % nodarbojas ar zvejas kuģu un jahtu pieņemšanu un apkalpošanu, esošās juridiskās bāzes ietvaros, praktiski nav resursu publiskās infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai.

Saskaņā ar aktuālajiem "Grozījumiem Likumā par ostām" (iesniegti LR Saeimā 1.lasījumam), mazajās ostās būs iespēja saglabāt esošo pārvaldes modeli, vai dibināt pašvaldības kapitālsabiedrību.

Mazo ostu akvatorijas un lielākā daļa zemes īpašumu mazo ostu teritorijās ir Latvijas valsts īpašums Satiksmes ministrijas personā. Saskaņā ar LR „Likumu par ostām” valsts ir nodevusi ostu pārvaldēm ostu akvatorijas un tai piederošo zemi valdījumā ostu pārvaldēm.

Rekomendācijas

Mazo ostu esošā kravu esošā apgrozījuma saglabāšanai un stabila pieaugumam, kā arī reģionu ekonomiskās aktivitātes nodrošināšanai, nākotnē nepieciešama kravu struktūras diversifikācija un kravu baseinu areālu paplašināšana.

Konkrētā mērķa mērķa saniešanai mazajās ostās un to areālos jārealizē prioritāri pasākumi:

- Ostu infrastruktūras attīstības projektu realizācija, tai skaitā: ostu kuģu ceļu un akvatoriju padziļināšana, kopējo hidrobūvju izbūve un rekonstrukcija, ostas uzņēmumu terminālu izbūve un attīstība. Mazo ostu infrastruktūras projektu realizācija līdzīgi, kā laika periodā no 2008. gada līdz 2011.gada nodrošinās jaunu kuģu parametru un kravu veidu apstrādi, kas var nodrošināt būtisku kravu apgrozījuma pieaugumu mazajās ostās
- Ārējo resursu nodrošināšana ziemas navijācijai Rīgas jūras līcī un Irbes šaurumā
- Ražošanas un loģistikas centru izveide mazajās ostās un to areālos. Ražošanas un loģistikas centru izveide nodrošinās esošo kravu segmenta padziļinātu apstrādi un jaunu kravu veida piesaisti, nodrošinot eksporta produktus ar augstāku pievienoto vērtību, kas attiecīgi radīs jaunas darba vietas un nodokļu plūsmu valsts un pašvaldības budžetā. Akcents ir jāliek uz ražotņu ar augstu pievienoto vērtību, kuru loģistikas neatņemama sastāvdaļa ir jūras transports veidošanu mazo ostu teritorijās. Šādu ražotņu izveide varēs nākotnē kompensēt darba vietu samazināšanos zivju apstrādē, kura ir atkarīga no ārējiem apstākļiem, nozvejas kvotām un ģeopolitiskās situācijas.
- Ārējā infrastruktūras uzturēšana un attīstība, tai skaitā: autoceļu izbūve un atjaunošana, elektro enerģijas jaudu nodrošināšana, reģionālu loģistikas centru izveide reģionos projekta „Rail Baltic” realizācijas gaitā. Ārējās infrastruktūras uzturēšana un attīstība saista ar masīvām investīcijām, kuru nodrošināšanai resursu nav ne mazo ostu pārvaldēm, ne ostu uzņēmumiem. Šobrīd ārējās infrastruktūras attīstības projektiem, izņemot “Rail Baltic”, nav identificēta fināsu resursa avotu. Vienlaicīgi nenodrošinot elektro enerģijas jaudas pieslēgumus mazajās ostās un sakārtotu auto ceļu infrastruktūru areālos nav objektīva pamata industriālo parku un loģistikas parku izveidei, kas ilgtermiņā var rezultēties ar kravu apgrozījuma un ekonomiskās aktivitātes kritumu reģionos.
- Ārējo resursu (t.s. ES fondu, valsts, pašvaldības) piesaiste mazo ostu infrastruktūras attīstības projektu realizācijai, ražošanas un loģistikas centru izveidei, ārējās infrastruktūras izveidei un rekonstrukcijai. Šobrīd nav identificēti publiskie (ES fondi, valsts, pašvaldības) atbalsta mehānismi (izņemot zvejniecības un zivju apstrādes) mazo ostu infrastruktūras attīstībai un uzņēmumiem mazo ostu teritorijās, kuri papildus kravu apgrozījumam nodrošina darba vietas un augstas pievienotās vērtības ražošanu. Praktiski tas nozīmē, ka pamatojoties uz iepriekš minētajiem argumentiem, gatavojot Plānošanas perioda no 2021. līdz 2027.gadam un Atvērto darbu un noturības mehānisma prioritātēs šie atbalsta mehānismi ir jāparedz.

- LR juridisko aktu sakārtošana publiskās infrastruktūras un ražošanas attīstības nodrošināšanai mazajās ostās. Saskaņā ar aktuālajiem “Grozījumiem Likumā par ostām” (iesniegti LR Saeimā 1.lasījumam), mazajās ostās būs iespēja saglabāt esošo pārvaldes modeli vai dibināt pašvaldības kapitālsabiedrību. Vienlaicīgi esošai juridiskai bāzes ietvaros ir nepieciešami papildus mehānismi, lai pašvaldības un ostu uzņēmumi būtu motivēti iesaistīties mazo ostu publiskās infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā. Prioritāri ir nepieciešams definēt pašvaldību tiesības iesaistīt ostu uzņēmumus pašvaldību dibinātajās kapitālsabiedrībās, ja tādas tiks dibinātas ostu pārvaldībai, lai nodrošinātu papildus resursus publiskās infrastruktūras attīstībai. Pašvaldības kapitālsabiedrību ostu pārvaldībai, dibināšanas gadījumā ir nepieciešams ostu pārvaldēm valdījumā nodotās valstij piederošo ostu akvatoriju un valstij piederošo zemi nodot īpašumā attiecīgajām pašvaldībām. Ostas uzņēmumu motivēšanai iesaistīties mazo ostu infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā, jāpiešķir uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides publiskajā infrastruktūra investēto līdzekļu apmērā, ja tiek ievērotas publiskā iepirkumu procedūras. Ostas uzņēmumu iesaistīšana publiskās infrastruktūras apsaimniekošanā, piešķirot uzņēmuma ienākuma nodokļa atlaides publiskajā infrastruktūra investēto līdzekļu apmērā risinātu jautājums par tās uzturēšanu ostās ar augstu ražošanas intensitāti, bet objektīvi ierobežotu vai neesošu kravu apgrozījumu. Kā izmaksu līdzsvarojošs mehānisms ar brīvostām un speciālajām zonām normatīvajos aktos jāparedz bezakcīzes degvielas izmantošana iekraušanas tehnikai.