

## Latvijas lielo ostu attīstības ceļa karte 2026.–2028. gadam

### 1. Ievads

Latvijas lielo ostu attīstības ceļa karte 2026.–2028.gadam (turpmāk – Ceļa karte) izstrādāta Ekonomikas ministrijas (turpmāk – EM) vadībā, atbilstoši Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (turpmāk – LOTLP) 2024.gada 21.novembra sēdes protokola 1.punkta 1.3.apakšpunktam, kas uzdod EM sadarbībā ar ostām (Liepāja, Rīga un Ventspils) un ieinteresētām pusēm izstrādāt Lielo ostu attīstības Ceļa karti trīs gadu periodam no tautsaimniecības, ekonomikas un investīciju attīstības viedokļa.

Atbilstoši LOTLP 2025.gada 3.aprīļa sēdes protokola 2.punkta 2.2.apakšpunktam, Satiksmes ministrijai (turpmāk – SM) ir uzdots, ievērojot pieejamo un iespējamo finansējumu, sadarbībā ar EM un lielo ostu pārvaldēm pārstrādāt Ceļa kartes projektu un iesniegt to atkārtotai apstiprināšanai nākamajā LOTLP sēdē.

Ceļa kartes izstrādē EM organizēja viedokļu apkopošanu un diskusijā iesaistīja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldi (turpmāk – LSEZ), Rīgas brīvdostas pārvaldi (turpmāk – RBP), Ventspils brīvdostas pārvaldi (turpmāk – VPB), kā arī citus partnerus – Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju (turpmāk – LSA), SIA “LVR Flote” un sadarbības partnerus – Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameru (turpmāk – LTRK), Latvijas Darba devēju konfederāciju (turpmāk – LDDK), Ārvalstu investoru padomi Latvijā (turpmāk – FICIL), kā arī Latvijas eksportētāju asociāciju “*The Red Jackets*” un citas puses, tostarp SM kā vadošo valsts pārvaldes iestādi transporta politikas jomā, kuras funkcijās ietilpst ostu pārvaldības un attīstības nozares politikas izstrāde.

Ceļa karte konspektīvi izvirza nepieciešamos pasākumus un rīcības, kas noteikti, balstoties uz Ceļa kartē izvirzīto mērķi, galvenajiem uzdevumiem mērķa sasniegšanai, kā arī identificētajiem rīcības virzieniem. Konkrētiem Ceļa kartē izvirzītajiem pasākumiem un rīcībām, kas īstenojamas laika posmā no 2026. līdz 2028.gadam un turpmākos gados, noteikts sasniedzamais rezultāts(-i) jeb snieguma rādītājs(-i), atbildīgā(-s) un līdzatbildīgā(-s) institūcija(-s), izpildes termiņš un potenciālais finansējuma avots(-i). Ceļa karte ir operacionāla līmeņa LOTLP dokuments, kas atbilst citos spēkā esošos politikas plānošanas dokumentos noteiktajiem politikas mērķiem un prioritātēm, īpaši – Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021.-2027.gadam un Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnēs 2021.-2027. gadam noteiktajam. Ceļa kartē izvirzīto pasākumu un rīcību izpildes sniegums un nepieciešamības gadījumā – pasākumu un rīcību pārskatīšana – ne retāk kā reizi gadā tiek izskatīta LOTLP.

### 2. Ostu nozīme Latvijas ekonomikā un valsts drošībā

Latvijas lielās ostas (Rīga, Ventspils un Liepāja) ir būtiski transporta un loģistikas centri. Tās nodrošina piekļuvi starptautiskajiem tirgiem, veicinot starptautisko tirdzniecību un Latvijas ekonomikas izaugsmi. Ostas ir svarīgas arī vietējo uzņēmumu eksportam un importam, nodrošinot daudzveidīgu preču plūsmu. Latvijas lielo ostu tālākai attīstībai būtiska loma ir ostu pārvaldēm, ostu industriālajiem uzņēmumiem un stivdoriem, kas darbojas ostu teritorijās, nodrošinot efektīvu ostu infrastruktūras apsaimniekošanu, operatīvu kravu apstrādi un eksportu, kā arī atbilstošus apstākļus jaunu investīciju ieplūdei ne tikai ostu tālākās darbības attīstībai, bet valsts ekonomikas izaugsmei.

**Ietekme** – saskaņā ar EM aplēsēm Latvijas ostu darbības ieguldījums Latvijas ekonomikā, ieskaitot gan tiešo, gan pakārtoto ietekmi (kravu pārkraušana, uzglabāšana, loģistika u.c.), veido ap 4%. Jāatzīmē, ka trīs lielās valsts ostas – Rīga, Ventspils un Liepāja – nodrošina ap 93,8% no visiem jūras transporta kravu pārvadājumiem.

**Saņemtās un nosūtītās kravas** – Latvijas ostu kravu struktūrā 2025. gadā lielāko daļu aizņēma labības (graudu) kravas 6 milj. t, kas veidoja 17,4% no kopēja kravu apgrozījuma, tam sekoja naftas produkti kas pieauga līdz 5,3 milj. t un veidoja 15,6% no kopēja kravu apgrozījuma, konteineru kravas bija 5 milj. t (14,6%), kokmateriālu kravas bija 4 milj. t (11,8%), ro-ro kravas sasniedza 3,3 milj. t (9,7%), bet koksnes šķelda bija 2,2 milj. t (6,4%), koksnes granulas sasniedza 1,9 milj. t (5,7%), ogļu kravas sasniedza 1,3 milj. t (3,8%), ķīmiskās beramkravas kravas bija 0,5 milj. t (1,3%), sašķidrinātas gāzes kravas sasniedza 0,2 milj. t (0,7%). No kopējā kravu apgrozījuma 2025. gadā 3 lielās ostas – Rīga, Ventspils un Liepāja – veidoja 93,8%. Kopā Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas 2025. gadā apkalpoja 98,2% no ostās saņemto kravu apjoma, tostarp Rīgas osta – 43,3%, Ventspils osta – 37,2%, Liepājas osta – 17,7% un 92,1% no ostām nosūtīto kravu apjoma, tostarp Rīgas osta – 51%, Ventspils osta – 20,1%, Liepājas osta – 20,9%. Pārējo apjomu apkalpoja mazās ostas, saņemtās kravas – 1,8%, nosūtītās kravas – 7,9%. Salīdzinot kravu apjomus 2025. gadā pret 2024. gadu, kopējais Latvijas ostu kravu apgrozījums ir sarucis par 4,8%, tostarp Rīgas ostai samazinājies par 7,3%, Ventspils ostai palielinājies par 3,6%, Liepājas ostai samazinājies par 2,5%, savukārt mazo ostu kopējais apgrozījums saruka par 20,2%. Nosūtīto kravu apjoms gada laikā visās ostās kopā ir sarucis par 21,8%, saņemto kravu apjoms ir palielinājies par 4,2%.

**Nodarbinātība** – saskaņā ar Latvijas ostu pārvalžu sniegto informāciju 2024. gadā Latvijā ostās kopā ar saistīto nozaru darbiniekiem (transports, loģistika, kuģniecība u.c.) strādāja 13646 nodarbināto, nodarbināto skaits, salīdzinot ar 2023. gadu, ir samazinājies par 5,1%, tostarp ražošanas uzņēmumos 9192 nodarbināto, samazinājums par 5,5%, ostu termināļos 3822 nodarbināto, samazinājums par 4,6%, pārējos uzņēmumos 632 nodarbināto, samazinājums par 0,8%, lielākā daļa no tiem saistīti ar Liepājas, Rīgas un Ventspils ostām.

**Militārā mobilitāte un kritiskā infrastruktūra<sup>1</sup> valsts aizsardzībai** – Latvijas lielajām ostām ir nozīmīga loma valsts ekonomikā un drošībā, it īpaši militārās mobilitātes un kritiskās infrastruktūras nodrošināšanā un uzturēšanā. Šīs ostas ir būtiskas valsts aizsardzībai un nodrošina stratēģiskas priekšrocības. Militāro kuģu un kuģu ar militāro kravu apstrāde ostās ir būtisks elements valsts aizsardzības spēju uzturēšanai un pastiprināšanai. Latvijas lielās ostas, cita starpā, ir nozīmīgi punkti NATO operāciju un manevru loģistikas atbalstam Baltijas reģionā.

**Ārvalstu investīciju piesaiste** – Latvijas lielās ostas ir stratēģiski novietotas, piedāvājot transporta un loģistikas infrastruktūru investoriem, kas vēlas izmantot Latvijas un reģiona loģistikas priekšrocības, tostarp piekļuvi Eiropas tirgiem. Tāpat lielās ostas var piedāvāt pievilcīgu vidi dažādiem inovatīviem un zaļajiem investīciju projektiem, kas rada interesi ārvalstu investoru vidū.

**Tūrisma attīstība** – lielās ostas nodrošina prāmju un kruīza kuģu savienojumus Rīgā, Liepājā un Ventspilī ar Baltijas jūras reģiona kaimiņvalstīm. Latvijā prāmju satiksmi nodrošina Ventspils un Liepājas ostas, kurās 2024. gada pirmajā pusgadā ar prāmjiem iebrauca un no tām izbrauca 154,2 tūkst. pasažieru. Savukārt Rīgas osta uzņem kruīza kuģus un 2024. gadā Baltijas jūras kruīzu ietvaros Rīgu apmeklēja 66 kruīza kuģi ar 80,9 tūkstošiem kruīza tūristu no 128 dažādām pasaules valstīm. Ik gadu neliels skaits kruīza kuģu ienāk arī Liepājas un Ventspils ostās.

<sup>1</sup> Kritiskās infrastruktūras definīcija noteikta Nacionālās drošības likuma 22.<sup>2</sup> pantā: [https://likumi.lv/ta/id/14011#p22\\_2](https://likumi.lv/ta/id/14011#p22_2)

### 3. Pastāvošie izaicinājumi

Latvijas lielās ostas – Liepāja, Rīga un Ventspils – ir nozīmīgs valsts ekonomikas un transporta infrastruktūras elements. Taču mūsdienu ģeopolitiskie, ekonomiskie un vides izaicinājumi rada dažādus izaicinājumus, kas liek ostām un to pārvaldēm pielāgoties un meklēt jaunus attīstības virzienus, lai saglabātu savu lomu reģionā un starptautiskajā tirgū.

Nemot vērā riskus Krievijas un Baltkrievijas kravu apkalpošanā, ietekmei uz ostām tika izvērtēti divi scenāriji:

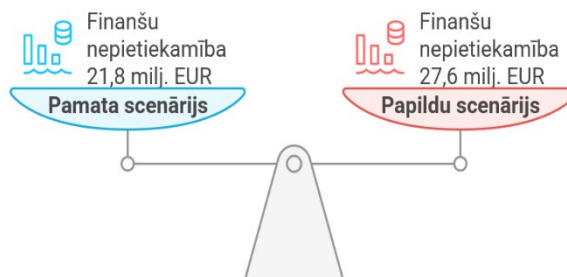
**Papildu scenārijs I** – bez Krievijas un Baltkrievijas kravām, tostarp prognozētā ietekme, piemēram, Ventspils zaudējot mangāna rūdas kravas, jāērēķinās ar zaudētām oglēm Kazahstānai (turpmāk – Papildu scenārijs I);

**Papildu scenārijs II** – pārtraukta satiksme pār Austrumu robežu pilnībā situācijā, ja tādus lēmumus pieņem kaimiņvalstis vai starptautiskā līmenī (turpmāk – Papildu scenārijs II).

Izpildoties Papildu scenārija I nosacījumiem, Latvijas lielās ostas pazaudēs 11 milj. t kravas, kravu apgrozījums samazināsies par 30% un ieņēmumi no iemaksātajiem nodokļiem samazināsies par 11 milj. EUR, lai nodrošinātu pakalpojumus gan esošo funkciju, gan esošās infrastruktūras apjomā, tostarp kritiskās infrastruktūras, Latvijas lielo ostu pārvaldēm būs finanšu nepietiekamība 21,8 milj. EUR apmērā. Rezultātā eksporta pakalpojumu apjoms saruks par 165 milj. EUR, tostarp ostās par 55 milj. EUR, dzelzceļa pārvadājumos par 110 milj. EUR. Paliekošais kravu apjoms ostās 26,5 milj. t, dzelzceļā 7,2 milj. t.

Savukārt izpildoties Papildu scenārija II nosacījumiem, Latvijas lielās ostas pazaudēs 15,1 milj. t kravas, kravu apgrozījums samazināsies par 40% un ieņēmumi no iemaksātajiem nodokļiem samazināsies par 14,6 milj. EUR, lai nodrošinātu pakalpojumus gan esošo funkciju, gan esošās infrastruktūras apjomā, tostarp kritiskās infrastruktūras, Latvijas ostu pārvaldēm būs finanšu nepietiekamība 27,6 milj. EUR apmērā. Rezultātā eksporta pakalpojumu apjoms saruks par 226,5 milj. EUR, tostarp ostās par 75,5 milj. EUR, dzelzceļa pārvadājumos par 151 milj. EUR. Paliekošais kravu apjoms ostās 22,4 milj. t, dzelzceļā 3,6 milj. t.

*Attēls Nr.1: Latvijas lielo ostu pārvalžu finanšu nepietiekamība, sākot ar 2025.gadu – scenāriji*



Tabula Nr.1: Krievijas un Baltkrievijas kravu apkalpošanas ietekmes scenāriju izvērtējums

Scenārijs	Rīgas brīvostas pārvalde (RBP)		Ventspils brīvostas pārvalde (VPB)		Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) pārvalde	
	Papildu scenārijs I	Papildu scenārijs II	Papildu scenārijs I	Papildu scenārijs II	Papildu scenārijs I	Papildu scenārijs II
<b>Ietekme uz apgrozījumu</b>	↓25% (5 milj. t)	↓40% (8 milj. t)	↓40% (4 milj. t)	↓55% (4,6 milj. t)	↓30% (2 milj. t)	↓35% (2,5 milj. t)
<b>Paliekošais kravu apgrozījums (gada)</b>	15 milj. t	12 milj. t	6,3 milj. t	5,7 milj. t	5,2 milj. t	4,7 milj. t
<b>Finanšu nepietiekamība esošo funkciju apjomā (gada)</b>	9,5milj. EUR	13 milj. EUR	7,4 milj. EUR	8,6 milj. EUR	4,9milj. EUR	6,0 milj. EUR
<b>Minimālais kravu apr. līmenis, dzīvotspējai (gada)</b>	15 milj. t		9.milj.t		7,8 milj. t	
<b>Minimālais ienākumu līmenis (gada)</b>	30 milj. EUR		21-24 milj. EUR		15 milj. EUR	
<b>Izmaksu samazināšanas iespējas</b>	<p>Jebkurā no scenārijiem ostu pārvaldēm būs finanšu nepietiekamība, lai nodrošinātu pakalpojumus gan esošo funkciju, gan esošās infrastruktūras apjomā, tostarp kritiskās infrastruktūras uzturēšanu.</p> <p>Ostu pārvaldēm jāpārskata un jāoptimizē ostu pārvalžu administratīvie izdevumi, tostarp darba vietu skaits, atalgojums, marketinga izdevumi, u.c., gan plānotie infrastruktūras attīstības projekti. RBP, VBP un LSEZ pārvaldei ir virkne papildu funkciju, kas nav saistītas ar ostas pamatfunkcijām, piemēram, pilsētas ielu, kā arī navigācijas līdzekļu (bāku) uzturēšana.</p>					

Padziļināti analizējot esošo situāciju, var izcelt būtiskākos izaicinājumus un problēmas, ar kurām saskaras Latvijas lielās ostas:

**Tirgu un kravu pārorientācijas nepieciešamība:** Straujais kravu samazinājums rada nepieciešamību ostu termināļiem meklēt pārorientācijas iespējas darbības turpināšanai. Ostu pārvaldēm un transporta sektoram jāmeklē risinājumi kravu diversifikācijai, jaunu tirgu apgūšanai, investoru piesaistei un jaunu stratēģisko partnerību veidošanai. Vienlaikus ostu pārvaldēm jānodrošina infrastruktūras uzturēšana un attīstība pie gandrīz divreiz mazāka kravu apgrozījuma. Tāpat jāattīsta prāmju satiksmes un kruīza sadarbības partneru tīkla paplašināšana, lai veicinātu prāmju un kruīza kuģu pasažieru plūsmu.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 1](#), [Pasākums Nr. 2](#), [Pasākums Nr. 3](#), [Pasākums Nr. 4](#), [Pasākums Nr. 5](#), [Pasākums Nr. 6](#), [Pasākums Nr. 7](#), [Pasākums Nr. 8](#).

**Industrializācijas projektu atbalsts:** Lielo ostu industrializācijas investīciju projekti ir būtisks nosacījums ostu attīstībai, veicinot ne vien modernas un efektīvas infrastruktūras izveidi, bet arī atbalstot augstas pievienotās vērtības ražošanu un ostu izveidi par daudzfunkcionāliem loģistikas centriem. Nepieciešams vērtējums par dažādiem finansējuma avotiem, ko var piesaistīt gan ostu pārvaldes, gan ostu industriālo uzņēmumu un stividoru jaunu industrializācijas projektu īstenošanai, lai tādējādi stiprinātu ostu starptautisko konkurētspēju, inovāciju attīstību, jaunas un labāk apmaksātas darba vietas, piesaistītu jaunas kravu plūsmas un panākot ostu darbības ciešāku integrāciju starptautiskajās piegādes ķēdēs.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 9](#), [Pasākums Nr. 11](#), [Pasākums Nr. 12](#), [Pasākums Nr. 23](#).

**Ostu infrastruktūras uzturēšana un modernizācija:** Kravu apjoma samazinājums ietekmē ne vien pašas ostas, bet arī visu ar tām saistīto infrastruktūru. Ostu pārvaldēm jānodrošina infrastruktūras uzturēšana un modernizācija, lai atbilstu ekonomiskās attīstības un drošības vajadzībām, kā arī ilgtermiņa konkurētspējas saglabāšanai.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 13](#), [Pasākums Nr. 14](#), [Pasākums Nr. 15](#), [Pasākums Nr. 16](#), [Pasākums Nr. 17](#), [Pasākums Nr. 20](#).

**Digitalizācija un tehnoloģiskā transformācija:** Lai uzlabotu ostu efektivitāti un pievilcību investoriem, nepieciešama digitalizācija un modernu tehnoloģiju ieviešana, piemēram, loģistikas procesu automatizācija un mākslīgā intelekta risinājumi. Šīs iniciatīvas var mazināt darbības izmaksas un piesaistīt jaunus potenciālos klientus.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 17](#), [Pasākums Nr. 20](#), [Pasākums Nr. 22](#), [Pasākums Nr. 23](#).

**“Zaļā pārkārtošanās” un ilgtspēja:** Ilgtspējīgu risinājumu ieviešana ir būtiska gan starptautisko normu ievērošanai, gan konkurētspējas uzlabošanai. Vienlaikus virzība uz “zaļo kursu” jeb videi nekaitīgu tehnoloģiju ieviešanu ostās prasa nozīmīgas investīcijas.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 21](#), [Pasākums Nr. 22](#), [Pasākums Nr. 23](#), [Pasākums Nr. 24](#).

**Militārā mobilitāte un drošība:** Lielās ostas un ar tām saistītā transporta infrastruktūra ir militārās mobilitātes pamatelements, ievērojot, ka ostas nodrošina stratēģiskas priekšrocības militāro operāciju un manevru loģistikas atbalstam Baltijas reģionā. Attiecīgās infrastruktūras uzturēšana ir svarīga valsts drošībai un Ukrainas atbalstam.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 25](#), [Pasākums Nr. 26](#).

**Ostu pārvaldības modeļa pilnveide:** Turpmākai efektīvākai ostu darbības nodrošināšanai jāuzlabo ostu pārvaldības modelis, tostarp pārskatot ostu funkcijas, tādējādi sniedzot ieguldījumu ostu darbības efektivitātes un ilgtspējas uzlabošanai.

Šo problēmu/ izaicinājumu risināšanai Ceļa kartē identificēti: [Pasākums Nr. 16](#), [Pasākums Nr. 17](#), [Pasākums Nr. 18](#), [Pasākums Nr. 19](#).

**Tirdzniecības šķēršļu ietekme uz kravu plūsmām:** Starptautiskā protekcionalisma, piemēram, tirdzniecības tarifu un citu ierobežojošu pasākumu ieviešana, var būtiski ietekmēt Latvijas lielo ostu darbību. Šie pasākumi var samazināt tradicionālo kravu plūsmas apjomus, īpaši tām precēm, kuras ir pakļautas augstākiem tarifiem vai citām tirdzniecības barjerām.

Šī problēma/ izaicinājums vērtējams kā ārēju apstākļu radīts. Ceļa kartē nav identificēti konkrēti pasākumi, vienlaikus starptautiskā protekcionalisma, piemēram, tirdzniecības tarifu aspekti risināmi Eiropas Savienības (turpmāk – ES) un Latvijas ārpolitikas pasākumu līmenī.

**Augoša konkurence Baltijas jūras reģionā:** Latvijas lielās ostas saskaras ar pieaugošu konkurenci no citām Baltijas jūras reģiona ostām, kas aktīvi investē modernizācijā un tirgus attīstībā. Latvijas ostu pārvaldēm un stividoriem nepieciešami risinājumi konkurētspējas priekšrocību palielināšanai, lai saglabātu konkurētspēju.

Visu Ceļa kartē identificēto pasākumus kopums, ja mērķtiecīgi īstenots, sniedz ieguldījumu Latvijas lielo ostu konkurētspējas priekšrocību radīšanai, pretnostatot Baltijas jūras reģiona ostām.

**Valsts atbalsts un spēkā esošais komercdarbības atbalsta regulējums:** Ceļa karte paredz īstenot pasākumus, kuru ietvaros varētu tikt piešķirts publiskais finansējums, kas potenciāli var kvalificēties kā komercdarbības atbalsts, tādējādi izstrādājot plānotos pasākumus, tie tiks izvērtēti atbilstoši Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 5.panta pazīmēm un komercdarbības atbalsta gadījumā tiks ieviesti, ievērojot piemērojamo komercdarbības atbalsta regulējumu.

Likums “Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” (turpmāk – likums) ir uzskatāms par Satiksmes ministrijas atbildībā esošo atbalsta programmu Komercdarbības atbalsta kontroles likuma 1. panta otrās daļas 3. punkta izpratnē, kas ieviesta saskaņā ar Komisijas 2014.gada 17.jūnija regulu (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108.pantu (turpmāk -

Komisijas Regulas Nr.651/2014), III nodaļas 1.iedaļu — Reģionālais atbalsts attiecībā uz komercdarbības atbalsta sniegšanu tiešo nodokļu atvieglojuma veidā. Šī atbalsta programma ir spēkā līdz 2027.gada 30.jūnijam (par minēto atbalsta programmu Eiropas Komisijai ir iesniegta kopsavilkuma informācija ar numuru SA.113531), kas atbilst Komisijas Regulas Nr.651/2014 darbības termiņam, un nozīmē to, ka līgumus par ieguldījumu vai paredzamo algu izmaksu veikšanu var noslēgt līdz 2027.gada 30.jūnijam, attiecīgi pēc minētā datuma jauna reģionālā atbalsta piešķiršana nav pieļaujama. Līdz ar to pieņemot tiesību aktu kopumu, kas pagarinātu SEZ un brīvostu nodokļu režīma darbību līdz 2035. gadam un turpmākajos gados, ir jāņem vērā spēkā esošais piemērojams komercdarbības atbalsta regulējums.

#### 4. Ceļa kartes mērķis, uzdevumi un rīcības virzieni

Ņemot vērā izaicinājumus, ar kuriem saskaras Latvijas lielās ostas, to pārvaldes un loģistikas sektors, proti, kravu plūsmu apjomu samazinājums un pastāvošie ierobežojumi sadarbībai ar Krieviju un Baltkrieviju, viens no iespējamajiem pārorientācijas virzieniem var būt tādu kravu apkalpošanas un ražošanas projektu attīstīšana, kuriem ir būtisks ūdenstransporta tuvums, piemēram, nodrošinot lielgabarīta objektu apkalpošanu, kurus to izmēra dēļ nav iespējams pārvietot pa autoceļiem vai dzelzceļu. Projektu attīstība veicinātu starptautisko investoru piesaisti un sniegtu būtisku ietekmi uz kopējo Latvijas ekonomiku un tautsaimniecību. Šādu projektu īstenošanai Latvijas ostu teritorijās ir būtiska priekšrocība pret citām Baltijas jūras reģiona ostām – ostu teritorijā vai to tuvumā esošas pašlaik neizmantotas teritorijas, kuras ir iespējams pielāgot jaunu projektu attīstīšanai. Transporta nozarē **turpmākas attīstības nodrošināšanai jāfokusējas uz šādiem būtiskiem virzieniem: (a) kravu diversifikācija; (b) industrializācija; (c) pievienotās vērtības kāpināšana uz vienu pārkrauto tonnu; (d) investīciju piesaiste; (e) darba vietu radīšana.**

Latvija šobrīd atrodas viedās reindustrializācijas attīstības posmā – tiek izmantotas visas priekšrocības, ko dod valsts dalība starptautiskajās organizācijās, lai celtu sabiedrības labklājību, sakārtojot uzņēmējdarbības vidi un virzoties uz nākamo attīstības pakāpienu. Tā centrā ir atbalsts eksportam un ārvalstu investīciju piesaiste. Sekojoši ir būtiski skatīties Latvijas konkurētspēju Eiropas ostu līmenī un veicināt ražošanu ostās vai to tuvumā.

#### Ceļa kartes **MĒRĶIS:**

Definēt stratēģiskos rīcības virzienus un atbalsta pasākumus, kas veicina Latvijas lielo ostu konkurētspēju un ilgtspējīgu attīstību, ietverot eksporta veicināšanas, investīciju piesaistes, industrializācijas, digitalizācijas, zaļās pārejas, militārās mobilitātes pasākumus un ostu sadarbības un pārvaldības iniciatīvas, kā arī nodrošinot nepieciešamo resursu identificēšanu.

Mērķa sasniegšanai Ceļa kartē tiek izvirzīti divi galvenie **UZDEVUMI:**

- I. uzdevums:** Lielo ostu kravu apjoma palielināšana un dažādošana noteiktos segmentos, pasažieru pārvadājumu palielināšana, tostarp jaunu tirgu apguves aspektā un stratēģiska sadarbība ar starptautiskajiem partneriem, kā arī investīciju piesaiste ostu attīstībai.
- II. uzdevums:** Lielo ostu konkurētspējas, pievienotās vērtības un produktivitātes kāpināšana, industrializācijas un ražošanas ostās un ostu infrastruktūras attīstība, tostarp “zaļās pārejas”, digitalizācijas, inovāciju, militārās mobilitātes, kā arī ostu savstarpējās sadarbības un resursu optimizācijas atraisīšana, kā arī ostu pārvaldības modeļa pilnveide.

Noteikto uzdevumu ietvaros identificējami seši **RĪCĪBAS VIRZIENI:**

#### **I. uzdevums:**

1. Jauni tirgi un eksporta veicināšana

2. Investīciju piesaiste

## II. uzdevums:

3. Ostu infrastruktūras attīstība

4. Ostu darbības optimizācija un savstarpējā sadarbība, kā arī ostu pārvaldības modeļa pilnveide

5. “Zaļā pārkārtošanās”, digitalizācija un inovācijas

6. Militārā mobilitāte un aizsardzības industrijas loģistikas ķēde

Tabula Nr. 2: Ostu rezultatīvie rādītāji

Rezultatīvais rādītājs	Mērvienība	Bāzes gads	Bāzes gada vērtība	Mērķa vērtība (2027)
Kravu apgrozījums Latvijas ostās	milj. t	2024.	36,0	47,0*
Iebraukuši un izbraukuši pasažieri ostās (ieskaitot ar kruīza kuģiem iebraukušos)	milj.	2024.	0,4	1,0
Apgrozījuma (milj. EUR) pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās**	%	2022.	+26 (1174,3 milj. EUR)	+10

\* Kravu apgrozījuma mērķa vērtība ir noteikta saskaņā ar Ministru kabineta (turpmāk – MK) rīkojumu nr. 710 “Par Transporta attīstības pamatnostādņēm 2021.-2027. gadam”, 21.10.2021.

\*\* SM; pēc ostu pārvalžu datiem.

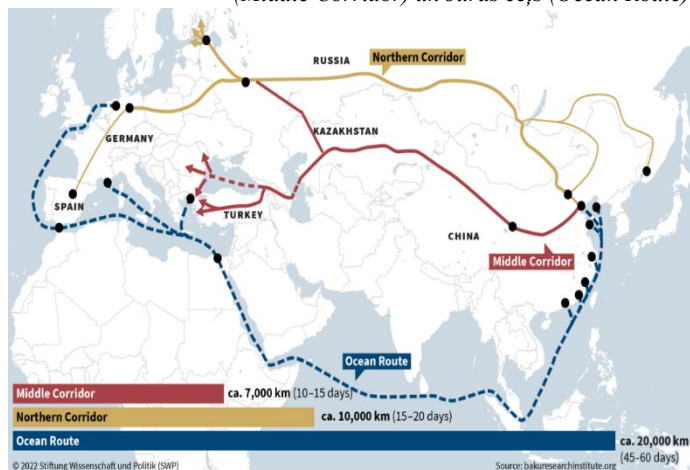
Kravu apgrozījums ir galvenais ostu darbības rādītājs. Rezultatīvā rādītāja mērķa vērtība tika noteikta 2021. gadā, kad savu ietekmi uz kravu apgrozījumu jau bija atstājusi Covid-19 pandēmija, bet ģeopolitiskie riski nebija pietiekoši novērtēti. Analizējot esošo situāciju ar kravu apgrozījumu ostās, var secināt, ka mērķa vērtības sasniegšana nebūs iespējama. Ģeopolitisko procesu ietekmē tiek stiprinātas ES sankcijas pret Krieviju un Baltkrieviju. Krievija turpina novirzīt kravas caur savām ostām. Krievijas agresijas karš pret Ukrainu turpinās un tiek prognozēta gan turpmākā ES sankciju pastiprināšanās pret Krieviju un Baltkrieviju, gan aizvien agresīvākā Krievijas transporta politika pret ES un it īpaši Baltijas valstīm. Tas samazinās vēl atlikušās tranzīta kravas caur Latvijas ostām. Latvijas lielo ostu kravu apgrozījums turpinās samazināties un varētu nostiprināties pie 30-33 milj. t. gadā, pie labvēlīgākiem scenārijiem, skatoties no šī brīža situācijas. Ņemot vērā sarežģīto ģeopolitisko situāciju, kravu apgrozījuma mērķa vērtība šobrīd būtu grūti nosakāma. Līdz ar to, būtu jātiecas pēc jaunu kravu piesaistes, atkarībā no esošās ģeopolitiskās un ekonomiskās situācijas.

Otrs būtiskākais ostu darbības rādītājs ir pasažieru kuģu uzņemšana, jo pasažieru piesaiste dod ienākumus valstij no tūrisma. Pirms Covid-19 pandēmijas iebraukušo un izbraukušo (ieskaitot ar kruīza kuģiem iebraukušos) ostās jau bija pārsniedzis 1 miljonu, tādēļ šis apjoms ir sasniedzams arī līdz 2028. gadam.

Neatkarīgi no manīgajiem ārējiem ģeopolitiskajiem apstākļiem, ostām ir jāveicina rūpnieciskā ražošana savā teritorijā, tādēļ ir būtiski realizēt Ceļa kartē iekļautos pasākumus, nodrošinot rūpnieciskās ražošanas vismaz 10% ikgadēju pieaugumu (var noteikt arī ambiciozāku mērķa vērtību). Ostu pārvaldēm būs jāievāc atbilstošā informācija.

Ņemot vērā Latvijas ģeogrāfisko novietojumu attiecībā uz starptautisko tranzītu starp Āziju un Eiropu, kravu diversifikācija varētu būt izaicinājums, kā arī tam varētu nebūt pietiekami liela ietekme uz ostu naudas plūsmu un finanšu situāciju. Līdz ar to būtu vērtējama ostu esošo industriālo parku darbības pastiprināšana un tādas ražošanas veicināšana, kur saražotajām tehnoloģijām ir būtisks ostas un jūras ceļu tuvums, piemēram, tādu investīciju projekta attīstībai, kuros tiek ražotas lielgabarīta kravas, kuras nav iespējams pārvietot pa sauszemes ceļiem.

Attēls Nr.2: Transporta koridori starp Ķīnu un Eiropu: Ziemeļu koridors (Northern Corridor), Vidus koridors (Middle Corridor) un Jūras ceļš (Ocean Route)



Līdz ar to, ņemot vērā pastāvošos izaicinājumus un ceļa kartes izvirzīto mērķi, piemēram, **prioritāri īstenojamie rīcības virzieni**, kuri var nest vislielāko ilgtermiņa ietekmi un ieguvumu, varētu tikt noteikti: **ar investīciju piesaisti saistītās aktivitātes (5.2.), kā arī Militārā mobilitāte un aizsardzības industrijas loģistikas ķēde (5.6.)**.

Ceļa kartē identificēti 26 pasākumi un tiem pakārtotas rīcības šo pasākumu īstenošanai. Apskatot šo pasākumu un rīcību ieviešanas aspektus, identificējami kopīgi vispārēji apsvērumi, kas var ierobežot pasākumu un rīcību savlaicīgu ieviešanu:

- *Finansējuma pieejamība*, piemēram, nepietiekams publiskais (valsts, ES fondu, citi ārvalstu finanšu avoti) un privātais finansējums pasākumu un rīcību realizācijai, tai skaitā – ievērojamas sākotnējās investīcijas, kā arī nepieciešamība piesaistīt ārvalstu investorus un meklēt alternatīvus finansēšanas avotus.

Eiropas transporta nozare ir nosūtījusi atklātu vēstuli<sup>2</sup> ES dalībvalstu un Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) atbildīgajām amatpersonām, aicinot saglabāt un stiprināt, stabilu un paredzamu Eiropas transporta finansējumu nākotnes ES budžetā, kas sniedz ieguldījumu konkurētspējas, kohēzijas un militārās mobilitātes nodrošināšanā. Nozare vēstulē paudusi satraukumu par iespēju novirzīt finansējumu uz nacionālajiem plāniem, kas varētu vājināt Eiropas transporta tīkla koordināciju un attīstību. Labi funkcionējošs un savienots transporta tīkls ir būtisks ne tikai iekšējā tirgus darbībai, bet arī izejvielu piegādes drošībai, ekonomikas noturībai un ilgtspējīgai attīstībai. Vēstulē transporta sektors aicina ES un dalībvalstis saglabāt centralizēti koordinētu transporta investīciju pieeju, lai nodrošinātu Eiropas ostu, loģistikas un militārās mobilitātes attīstību, kas ir kritiska arī Latvijas lielo ostu infrastruktūras un savienojamības stiprināšanai.

- *Koordinācijas un sadarbības izaicinājumi*, tai skaitā – atšķirīgas prioritātes starp ostu pārvaldēm, industriālajiem uzņēmumiem un stīvidoriem vai vienotas un saskaņotas pieejas trūkums dažādu attīstības pasākumu un rīcību īstenošanai.
- *Administratīvie un regulatīvie šķēršļi*, kas, cita starpā, saistīti ar dažādu iniciatīvu saskaņošanu ar valsts institūcijām, nepieciešamo atļauju un licenču iegūšanu, normatīvā regulējuma nepilnībām attiecībā uz ostu, industriālo uzņēmumu un stīvidoru attīstības projektu ieviešanu, tostarp savstarpējo sadarbību, kā arī nepieciešamība saskaņot attīstības projektus vai tiesību aktu izmaiņas gan nacionālā, gan ES līmenī.

<sup>2</sup> <https://bpoports.com/open-letter-from-europes-transport-sector-to-the-eu-member-states/>

- *Tehnoloģiskie un drošības izaicinājumi*, kā, piemēram, augsti kvalificētu speciālistu trūkums jaunu tehnoloģiju integrācijai ostu infrastruktūrā, infrastruktūras pielāgošana militārās mobilitātes vajadzībām, kā arī kibernetikas riski, kas var apdraudēt ostu un militārās loģistikas sistēmu drošību.

Vienlaikus Ceļa kartes Pielikumā informatīvos nolūkos pievienots apkopojums par Latvijas lielo ostu pārvalžu, ostu industriālo uzņēmumu un stividoru šī brīža un plānošanā esošiem identificētajiem iespējamiem attīstības projektiem (57.projekti), lai demonstrētu to attīstības vajadzības, atkarībā no pieejamā finansējuma. Projekti ir indikatīvi, tie var mainīties un to pievienošana pielikumā Ceļa kartei nerada un nevar radīt nekādas priekšrocības to ieviešanai, t.sk. nerada un nevar radīt jebkādas saistības valsts un pašvaldības iestādēm, valsts un pašvaldības budžetu līdzekļi, kā arī citu publisko līdzekļu, t.sk. ES līdzekļu piesaistē minēto projektu realizācijā. Saskaņā ar ostu pārvalžu (RBP, VBP, LSEZ) veikto projektu ranžējumu<sup>3</sup> Pielikumā augstas prioritātes projektu nosaukumi iezīmēti ar **zaļo krāsu**, vidējas prioritātes projekti ar **oranžo krāsu**, bet ilgākā termiņā īstenojamu projektu nosaukumi atzīmēti ar **pelēko krāsu**.

---

<sup>3</sup> Augstas prioritātes projektu noteikšanai ostu pārvaldes piemēroja kritērijus: (1) Ekonomiskā ietekme un ieguldījumu atdeve – kravu apgrozījuma pieaugums par 10% vai vairāk, augsts jaunu investīciju piesaistes potenciāls (vairāk par 50 milj. EUR), augsta finansiālā ilgtspēja ar skaidri definētu publisko/privāto finansējumu, būtisks ostas resursu efektivitātes pieaugums. (2) Tehniskās un administratīvās īstenošanas iespēja – projekts ir pilnībā gatavs īstenošanai (izstrādāta tehniskā dokumentācija, saņemtas atļaujas, nodrošināts finansējums), īstenojams bez būtiskiem šķēršļiem. (3) Stratēģiskā nozīme un atbilstība valsts prioritātēm – projekts ir tieši saistīts ar valsts drošību, militāro mobilitāti vai kritiskās infrastruktūras attīstību un ir būtisks valsts stratēģiskajiem mērķiem. (4) Iespēja īstenot līdz 2027. gadam – projekts var tikt pabeigts līdz 2027. gadam un tam nav būtisku šķēršļu.

## 5. Ceļa kartes pasākumu kopums

### 5.1. Jauni tirgi un eksporta veicināšana

#### 5.1.1. Kravu pārvadājumu diversifikācija, attīstot sadarbību ar Centrālāzijas valstīm, Tuvo Austrumu valstīm, Ziemeļāfriku un Rietumos ar ASV, Vāciju, Lielbritāniju un Nīderlandi un stratēģisko partnerību attīstīšana

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">1. Latvijas lielo ostu pārvalžu, ostu industriālo uzņēmumu un stīvidoru dalība kopīgos ārējo tirgu apguves, eksporta sekmēšanas un investīciju piesaistes atbalsta pasākumos</a>	1.1.) Sniegt LIAA atbalstu dalībai starptautiskajās izstādēs.	Nacionālā stenda vai tirdzniecības misijas dalībnieku kopējais eksporta pieaugums 2-3 gadus pēc dalības izstādē sasniedz vismaz 2 milj. EUR	LIAA	LSEZ, RBP, VBP, LSA, EM, SM, <b>ĀM</b>	12.2027.	EM/LIAA Mazo un vidējo uzņēmumu (turpmāk – MVU) Inovatīvas uzņēmējdarbības attīstības programmas vai Valsts budžeta piešķirtais finansējums
	1.2.) Nodrošināt dalību VIA LATVIA vienotos standos starptautiskajās transporta loģistikas izstādēs: – “Transport Logistic”, Minhene, – “TransLogistica Kazakhstan–“TransLogistica Uzbekistan.	– Noslēgti eksporta sadarbības vai sākotnējās intereses apliecinājumi – Noslēgti jauni eksporta sadarbības līgumi – Izveidotas partnerības ar stratēģiskiem partneriem	Ostu pārvalžu sadarbības mehānisms	RBP, VBP, LSEZ, LSA, VAS “Latvijas Dzelzceļš”, Rīgas lidosta, Latvijas Pasts	12.2027.	uz Ostu attīstības fonda (OAF) pamata izveidotais ostu pārvalžu finansēšanas mehānisms
	1.3.) Sniegt LIAA atbalstu augstāko amatpersonu vizītēs.	Dalībnieku kopējais eksporta pieaugums 2-3 gadus pēc dalības vizītē sasniedz vismaz 2 milj. EUR.	LIAA	LSEZ, RBP, VBP, LSA, EM, SM, <b>ĀM</b>	12.2027.	EM/LIAA MVU Inovatīvas uzņēmējdarbības attīstības programmas vai Valsts budžeta piešķirtais finansējums
	1.4.) Sniegt LIAA atbalstu dalībai kontaktbiržās.	– Noslēgti eksporta sadarbības vai sākotnējās intereses apliecinājumi – Noslēgti jauni eksporta sadarbības līgumi	LIAA	LSEZ, RBP, VBP, LSA, EM, SM, <b>ĀM</b>	12.2027.	EM/LIAA MVU Inovatīvas uzņēmējdarbības attīstības programmas vai

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
		– Izveidotas partnerības ar stratēģiskiem partneriem				Valsts budžeta piešķirtais finansējums
	<p><b>1.5.) Sniegt LIAA atbalstu tirgus izpētei, marketingam, eksporta tirgu konsultācijās:</b></p> <p>– <b>Digitālas kampaņas pirms starptautiskajiem pasākumiem Latvijā</b> (<i>5G Techritory, DeepTech Atelier, TechIndustry; TechChill</i> u.c.)</p> <p>– <b>Video saturs izstrāde izmantošanai starptautiskos pasākumos un ievietošanai latvia.eu</b> (Latvijas Viedās specializācijas stratēģijas nozaru skaidrojošie video un 2 video Latvijas starptautiskajai pozicionēšanai. Materiālā var tikt ietverta informācija par Latvijas lielajām ostām u.c. transporta nozares pārstāvjiem, atbilstoši to interesei).</p> <p>- <b>Video saturs izstrāde par savienojamību (transportu un tūrisms)</b>, izceļot infrastruktūru, pakalpojumus un risinājumus – airBaltic, , RailBaltica, dzelzceļš, trīs ostas, , pastu, e-komerciju t.sk. ietverot VIA LATVIA konceptu un integrējot to valsts starptautiskās sadarbības vēstījumos.</p> <p>– <b>Satura nodrošināšana valsts tēla sociālajos medijos</b> (<i>Facebook, YouTube</i> un Latvijas digitālajā vizītkartē latvia.eu, Materiālā ietver informāciju par Latvijas ostām u.c. transporta nozares pārstāvjiem, atbilstoši nozares interesēm).</p>	<p>– Digitālās sasniedzamības rezultāti – digitālo kampaņu skatījumi, klikšķi un iesaiste</p> <p>– Jaunu biznesa kontaktu skaits un sākotnējo sadarbības līgumu skaits</p> <p>– Noslēgti jauni eksporta sadarbības līgumi</p> <p>– Izveidotas partnerības ar stratēģiskiem partneriem</p>	LIAA	LSEZ, RBP, VBP, LSA, EM, SM, <b>ĀM</b>	12.2026.	EM/LIAA Valsts budžeta piešķirtais finansējums 2024.-2026.gadam
<p>Nosacījumi:</p> <p>– ES fondu atbalstā finansējums ir pieejams tikai MVU (attiecas uz rīcību Nr. 1.1., 1.3., 1.4., 1.5.), kas nozīmē, ka atbalstam investīciju piesaistei nekvalificējas ostu pārvaldes, pašvaldības vai lielie uzņēmumi, kas atrodas pašvaldību/ ostu industriālajās teritorijās (informācija par atbalstu ostu pārvaldēm, stīvdoriem, pašvaldībām, lielajiem uzņēmumiem sk. rīcībā Nr. 6.5.).</p> <p>– Stendi tiek finansēti no MVU Inovātiņas uzņēmējdarbības attīstības programmas (attiecas uz rīcību Nr. 1.1., 1.4.). Stendā bez maksas var eksponēties MVU. Ja stendā piedalās lieli uzņēmumi kā</p>						

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<p>ostu pārvaldes, tās sedz stenda izmaksas proporcionāli to aizņemtajam stenda laukumam. Ja stendu organizē Ārējās tirdzniecības atbalsta programmas ietvaros, tad stends tiktu organizēts kā nozares kopstends, neeksponējot konkrētus uzņēmumus (informācija par atbalstu ostu pārvaldēm, stividoriem, pašvaldībām, lielajiem uzņēmumiem sk. rīcībā Nr. 6.5.)</p> <p>– EM izstrādā MK noteikumus “Atbalsta noteikumi par tirgus dalības aktivitātēm”, kas paredzēs atbalstu eksporta veicināšanas aktivitātēm lielajiem komersantiem, valsts kapitālsabiedrībām, pašvaldībām, speciālajām ekonomiskām zonām, ostu pārvaldēm, plānošanas reģioniem vai zinātniskajām institūcijām.</p>						
<a href="#">2. LIAA ārējo pārstāvniecību atbalsta konsultācijas Latvijas lielo ostu pārvalžu, ostu industriālo uzņēmumu un stividoriu izejai mērķa tirgos un stratēģisko partneru identificēšanai</a>	<b>2.1.) Tajās valstīs, kur darbojas LIAA ārējās pārstāvniecības, LIAA veikt tirgus izpēti, identificēt un sagatavot potenciālo stratēģisko partneru sarakstu</b> (kopīgs un/ vai individuāls katrai ostas pārvaldei, ostas uzņēmumiem vai stividoriem)	Lielajām ostām, sākot ar 2026.gadu, katru gadu līdz 1. jūnijam LIAA sagatavots un iesniegts potenciālo stratēģisko partneru saraksts	LIAA	LSEZ, RBP, VBP, LSA, <b>ĀM</b>	Pastāvīgi (katru gadu līdz 1. jūnijam)	EM/ LIAA Valsts budžeta piešķirtais finansējums 2024.-2026.gadam
	<b>2.2.) LIAA ārējām pārstāvniecībām sniegt padziļinātas konsultācijas biznesa partneru piesaistīšanai ārvalstu tirgos, ja ostu nozares pārstāvji sagatavo piedāvājumu un precīzi definē intereses attiecīgajā tirgū</b>	– Sniegtas padziļinātas konsultācijas, atbilstoši Lielo ostu pārvalžu, ostu industriālo uzņēmumu vai stividoriu pieprasījumam – Noslēgti sadarbības vai sākotnējās intereses apliecinājumi	LIAA	LSEZ, RBP, VBP, LSA, <b>ĀM</b>	Pastāvīgi	EM/ LIAA Valsts budžeta piešķirtais finansējums 2024.-2026.gadam
	<b>2.3.) RBP, VBP, LSEZ un LSA individuāli vai kopīgi sagatavot ārējo tirgu apguves pieprasījumus konkrētās mērķa valstīs, kur izveidotas LIAA pārstāvniecības</b>	Lielo ostu pārvaldes un LSA sagatavo un LIAA iesniegti vismaz 4 ārējo tirgu apguves pieprasījumi konkrētās mērķa valstīs	LSEZ, RBP, VBP, LSA	LIAA, <b>ĀM</b>	Pastāvīgi	LSEZ, RBP, VBP, LSA
<a href="#">3. Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas jomas reklāmas aktivitāšu pārskatīšana atbilstoši jaunajām nozares prioritātēm un potenciālajiem tirgiem</a>	<b>3.1.) Pārskatīt nozares reklāmas pasākumu prioritātes un pasākumu plānus, atbilstoši jaunajiem tirgus apstākļiem un izstrādāt reklāmas pasākumu plānu un informēt par to LOTLP</b>	– Pārskatīts reklāmas pasākumu plāns, ņemot vērā jaunus tirgus apstākļus, – Uzlabota komunikācija – Pieaugusi sasniegtā mērķauditorija	Ostu pārvalžu sadarbības mehānisms	LSEZ, RBP, VBP, LSA, VAS “Latvijas Dzelzceļš”, Rīgas lidosta, Latvijas Pasts, LIAA	Pastāvīgi	Uz Ostu attīstības fonda (OAF) pamata izveidotais ostu pārvalžu finansēšanas mehānisms
<a href="#">4. Informācija ostu pārvaldēm, ostu industriālajiem uzņēmumiem un stividoriem par pieejamo uzņēmējdarbības atbalstu, tostarp plānotajiem ārējo tirgu apgušanas pasākumiem</a>	<b>4.1.) Organizēt informatīvu pasākumu, kurā sniegta informācija par ostu pārvaldēm, ostu industriālajiem uzņēmumiem un stividoriem pieejamo valsts atbalstu, tostarp, iespējām piesaistīt starptautisko finansējumu</b>	Pieaugusi ostu pārvalžu, ostu industriālo uzņēmumu un stividoriu informētība par to iespējām piesaistīt publisko finansējumu dažādu aktivitāšu īstenošanai, īpaši eksporta veicināšanai	LIAA, Altum	EM, SM, LSEZ, RBP, VBP, LSA, uzņēmumi	Katru gadu	LIAA/ Altum/ EM piešķirtā budžeta ietvaros
<a href="#">5. Prioritārā statusa piešķiršana uzņēmumiem, lai nodrošinātu noteiktu valsts pārvaldes</a>	<b>5.1.) Piešķirt prioritāro statusu (“zaļais koridors”) uzņēmumiem, kas pēdējā</b>	Nodrošināta iespēja, ka vismaz 2 eksportējošie uzņēmumi, kas darbojas	LIAA	EM, LSEZ, RBP, VBP, LSA, uzņēmumi	Pastāvīgi	LIAA piešķirtā budžeta ietvaros

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">uzdevumu ietvaros sniedzamo pakalpojumu pieejamību prioritārā kārtībā un termiņā (“zālais koridors”)</a>	pārskata gadā ir nodrošinājuši preču un pakalpojumu eksportu (skatāms kopā ar rīcību Nr. 14.1.) <sup>4</sup>	Latvijas lielo ostu teritorijā, ik gadu varētu saņemt prioritāro statusu noteiktu valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniedzamo pakalpojumu saņemšanai prioritārā kārtībā un noteiktajā termiņā.				
<b>6. Atbalsts eksportam</b>	<p><b>6.1.) Nodrošināt Aizdevumus produktivitātes kāpināšanai</b> Eiropas reģionālā attīstības fonda (turpmāk – ERAF) 1.2.3.5. ietvaros</p> <p><b>6.2.) Nodrošināt Atbalstu MVU inovatīvas uzņēmējdarbības attīstībai</b> ERAF 1.2.3.1. ietvaros</p> <p><b>6.3.) Nodrošināt Garantijas, portfelģarantijas pilna cikla uzņēmējdarbībai</b> ERAF 1.2.3.4. ietvaros</p> <p><b>6.4.) Nodrošināt Uzņēmuma atbalstu dalībai kapitāla tirgos</b> ERAF 1.2.1.3. ietvaros</p> <p><b>6.5.) Nodrošināt Atbalstu lieliem eksportējošajiem uzņēmumiem ārējo tirgu apguves aktivitātēm</b></p>	6.1.), 6.2.), 6.3.), 6.4.), 6.5.) Nodrošināts atbalsts Latvijas eksportējošajiem uzņēmumiem	6.1.), 6.2.), 6.3.), 6.4.), 6.5.) EM	6.1.), 6.2.), 6.3.) Altum 6.4.) CFLA 6.5.) LIAA	6.1.), 6.2.), 6.3.), 6.4.) 12.2029. 6.5.) 12.2026.	6.1.), 6.2.), 6.3.), 6.4.) ERAF 6.5.) EM/ LIAA Valsts budžeta piešķirtais finansējums 2024.-2026.gadam 6.1.)-6.5.) finansējums pieejams EM programmās
Nosacījumi: 6.1.), 6.2.), 6.3.), 6.4.) rīcības: atbalsts paredzēts/ pieejams MVU vai vidējas kapitalizācijas uzņēmumiem.						

<sup>4</sup> <https://likumi.lv/ta/id/360460-kartiba-kada-nodrosina-prioritaru-publiku-pakalpojumu-sniegsanu-komersantiem>

### 5.1.2. Pasažieru / kravas-pasažieru pārvadājumu (Ro-Pax) un kruīzu kuģu satiksmes attīstīšana

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">7. Pasākumi pasažieru / kravas-pasažieru pārvadājumu sekmēšanai ar prāmju satiksmi un kruīza kuģu ienākšanai Rīgas un Liepājas ostās</a>	<b>7.1.) Atjaunot Ro-Pax savienojumu Rīgas ostā</b>	– Noslēgta sadarbība par potenciālajiem Ro-Pax prāmju līniju nodrošinātājiem – Atjaunota riteņtehnikas kravu un pasažieru satiksmes plūsma starp Rīgas un konkrētām ostām	RBP	EM, SM, LIAA, Rīgas investīciju un tūrisma aģentūra (turpmāk – RITA)	12.2026.	RBP, kā arī EM, LIAA, RITA piešķirtā budžeta ietvaros
	<b>7.2.) Nodrošināt RBP, LSEZ un Liepājas dalību vadošajos nozares forumos un asociācijās, kā arī veikt tiešu darbu ar kruīza kompānijām, lai attīstītu kruīza kuģu sadarbības partneru tīklu kruīza kuģu ienākšanai Rīgas un Liepājas ostās</b>	– Noslēgti sadarbības līgumi kruīza kuģu ienākšanai Rīgā – Pieaugusi kruīza kuģu pasažieru plūsma uz Rīgu, vienlaikus pagarinot kruīza tūrisma sezonu	RBP, LSEZ pārvalde	SM, LIAA, RITA, LTIB	12.2026.	RBP, kā arī LIAA, RITA piešķirtā budžeta/ atbalsta programmu ietvaros
	<b>7.3.) Attīstīt projektu, kas paredz Rīgas noteikšanu par kāda kruīza mājas ostu</b>	– Rīga noteikta par kāda kruīza kuģa mājas ostu – Palielināti tūrisma nozares ieņēmumi gan Rīgā, gan tuvējos reģionos.	RBP	EM, SM, LIAA, RITA	12.2027.	RBP, kā arī EM, LIAA, RITA piešķirtā budžeta ietvaros
	<b>7.4.) Izvērtēt atbalsta programmas jūras pasažieru pārvadājumu pakalpojumu attīstībai izveides iespēju, saskaņojot ar EK.</b>	Regulāras prāmju satiksmes atjaunošana no Rīgas ostas.	EM, SM, LIAA	RITA, RBP, FM, SM	12.2027.	Valsts budžets

## 5.2. Investīciju piesaiste

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">8. Efektīvāka un ātrāka investīciju projektu īstenošana, mazinot birokrātiskos šķēršļus</a>	<b>8.1.) Izskatīt ostu pārvaldēm, ostu industriālajiem uzņēmumiem un stīvdoriem aktuālus birokrātisko šķēršļu problēmjautājumus starpinstitutionālā līmenī liela mēroga investīciju projektu īstenošanai</b> (sadarbībā ar iesaistītajām pusēm identificēto birokrātisko šķēršļu atrisināšana EM izveidotajā Lielo un stratēģiski nozīmīgo investīciju projektu operatīvajā darba grupā, kā arī nepieciešamības gadījumā to virzīšana izskatīšanai Ministru prezidenta vadītajā Lielo un stratēģiski nozīmīgo investīciju projektu koordinācijas padomē	Novērsti vismaz 6 birokrātiskie šķēršļi, kas kavē investīciju piesaisti līdz 2027. gadam.	LIAA, citas nozaru ministrijas, kur attiecināms	EM, LSEZ, RBP, VBP, LSA, uzņēmumi	Pastāvīgi	LIAA/ EM un attiecīgo nozaru ministriju/ resoru esošā budžeta ietvaros
<a href="#">9 Ievērojot valsts budžetā pieejamo finansējumu, nodrošināts investīcijas veicinošs budžeta neitrāls finanšu instruments, kas paredz aizdevumu sniegšanu ar kapitāla atlaidi jaunām iekārtām un infrastruktūras izbūvei</a>	<b>9.1.) Nodrošināt ostu teritorijā saimniecisko darbību veicošiem uzņēmumiem iespēju pieteikt investīciju projektus aizdevuma ar kapitāla atlaidi piesaistei jaunu iekārtu un infrastruktūras izbūvei</b>	Atbalstīti vismaz 2 projekti kādā no Latvijas lielajām ostām* *Ievērojot budžeta iespējas (pieejamo finansējumu programmā) un projektu sekmību atklātā konkursā.	LIAA/ Altum	EM, LSEZ, RBP, VBP, LSA, uzņēmumi	12.2027.	EM piešķirtais valsts budžets 2026.-2028.gadam
<b>10. Izslēgts</b>						
<a href="#">11. Lielu un stratēģiski nozīmīgu investīciju ieguldījumu ostās vecinošie pasākumi</a>	<b>11.1.) Nodrošināt prioritāro statusu (“zaļais koridors”) Latvijas lielo ostu teritorijā strādājošiem uzņēmumiem, noteiktu valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniedzamos pakalpojumus īstenojot prioritārā kārtībā un termiņā</b>	Nodrošināta iespēja, ka vismaz 2 eksportējošie uzņēmumi, kas darbojas Latvijas lielo ostu teritorijā, ik gadu varētu saņemt prioritāro statusu noteiktu valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniedzamo pakalpojumu saņemšanai prioritārā kārtībā un noteiktajā termiņā.	LIAA (“zaļā koridora” administrēšana)	LSEZ, RBP, VPB, LSA, uzņēmumi	Patstāvīgi	LIAA piešķirtā budžeta ietvaros

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
	<p><b>11.2.) Nodrošināt individuālu pieeju liela mēroga investīciju projektu jeb vadošo projektu īstenošanai Latvijā, tai skaitā, kur attiecināms:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– izskatot šādus projektus EM izveidotajā Lielo un stratēģiski nozīmīgo investīciju projektu operatīvajā darba grupā, kā arī nepieciešamības gadījumā virzot tos izskatīšanai Ministru prezidenta vadītajā Lielo un stratēģiski nozīmīgo investīciju projektu koordinācijas padomē;</li> <li>– nodrošinot šādu projektu īstenošanai nepieciešamo publisko infrastruktūru vai citus ieguldījumus, t.sk. <i>ad-hoc</i> atbalsta veidā.</li> </ul>	<p>Atbilstoši Latvijas lielo ostu pārvalžu, ostu industriālo uzņēmumu vai stividoru interesei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– atrisināti vismaz 2 birokrātiskā vai administratīvā sloga jautājumi liela mēroga investīciju projekta(-u) īstenošanai Latvijā</li> <li>– vismaz 1 projektam nodrošināta tā īstenošanai nepieciešamā publiskā infrastruktūra vai citi ieguldījumi, t.sk. <i>ad-hoc</i> atbalsta veidā*</li> </ul> <p>* Ievērojot budžeta iespējas (pieejamais finansējums)</p>	EM, LSEZ, RBP, VPB, LSA, uzņēmumi	LIAA, Altum, nozaru ministriju programmas (kur attiecināms)	12.2028.	Publiskais finansējums (ES fondi u.c.)

### 5.3. Ostu infrastruktūras attīstība

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<p><a href="#">12. Ieguldījumi publiskās infrastruktūras pilnveidošanā (priekšnosacījums investīciju lēmumu pieņemšanai)</a></p>	<p><b>12.1.) Apkopot Latvijas lielo ostu publiskās infrastruktūras* attīstības vajadzības un kopīgi ar publiskās infrastruktūras uzturētāju identificēt šīs infrastruktūras rekonstrukcijas vai izveides finansēšanas mehānismus (*piemēram, pievedceļi, t.sk. ūdens, sauszemes, dzelzceļš; molu un viļņlaužu rekonstrukcija; ieskriešanās/ bremzēšanas ceļa un kuģu apgriešanās laukumi; kuģu kanālu papildus padziļināšana u.c.)</b></p> <p><b>12.2.) Īstenot publiskās infrastruktūras augstas gatavības pilnveidošanas projektus</b></p>	<p>12.1.) Veikts Latvijas lielo ostu publiskās infrastruktūras un to attīstības finansējumu avotu kartējums</p> <p>12.2.) Līdz 2027. gadam īstenoti vismaz 3 augstas gatavības publiskās infrastruktūras attīstības projekti</p>	<p>12.1.) SM, LSEZ, RBP, VBP LSA</p> <p>12.2.) LSEZ, RBP, VBP</p>	<p>12.1.) EM, pašvaldības, VAS "Latvijas Dzelzceļš", LIAA, Altum, FM, u.c.</p> <p>12.2.) Pašvaldības, VAS "Latvijas Dzelzceļš", LIAA, Altum u.c.</p>	<p>12.1.) 09.2026.</p> <p>12.2.) 12.2027.</p>	<p>12.1.) SM un ostu pārvalžu esošā budžeta ietvaros</p> <p>12.2.) publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums), investori</p>

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">13. Integrētas sauszemes un dzelzceļa piekļuves infrastruktūras attīstība Latvijas ostās</a>	<p><b>13.1.) Pārvirzīt kravas no autoceļiem uz dzelzceļu, attīstot transporta mezglu un dzelzceļa savienojumus ar iekšzemes loģistikas centriem un ostu teritorijām, tādējādi nodrošinot efektīvu piekļuvi dzelzceļa sauszemes kravu pārvadājumiem</b></p> <p><b>13.2.) Izveidot Rail Baltica dzelzceļa pievedceļus ar Rīgas ostu, veicinot multimodālus kravu pārvadājumus un loģistikas efektivitāti</b></p> <p><b>13.3.) Veicināt kravu pārlīkšanu no autotransporta uz dzelzceļu, tostarp izveidot “sausās ostas”</b></p> <p><b>13.4.) Izvērtēt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības optimizēšanu, piemēram, izvērtēt RBP pārziņā esošās dzelzceļa infrastruktūras Kundziņsalā un Krievu salā uzturēšanas modeli t.sk. tā prognozēto finanšu ietekmi uz VAS “Latvijas dzelzceļš” un iespējamo nodošanu VAS “Latvijas dzelzceļš”</b></p>	<p>13.1.) Izveidoti vismaz 2 jauni sauszemes intermodālie termināļi jeb “sausās ostas” ar dzelzceļa savienojumiem līdz 2029. gadam</p> <p>13.2.) Ja pievedceļi izveidoti, ilgtermiņā par 10% pieaudzis pārkrauto kravu apjoms, salīdzinājumā ar sākotnējo stāvokli</p> <p>13.3.) Ja dzelzceļa tarifi tiek pārskatīti par labu dzelzceļam, kravu apjoma pieaugums pieaug par vismaz 15%, kas tiek pārvietotas no autotransporta uz dzelzceļu līdz 2027. gadam</p> <p>13.4.) RBP samazinātas infrastruktūras uzturēšanas izmaksas vismaz 20% apmērā pēc pārvaldības optimizācijas, nepalielinot infrastruktūras uzturēšanas izmaksas VAS “Latvijas dzelzceļš”</p>	<p>13.1.) SM, 13.2.) RBP 13.3.) SM, LRN, VDA, dzelzceļa pārvadātāji 13.4.) RBP, VAS “Latvijas dzelzceļš”</p>	<p>13.1.) VAS “Latvijas dzelzceļš”, 13.2.), 13.4.) SM 13.3.) FM</p>	<p>13.1.) 12.2029. 13.2.) nav noteikts 13.3.), 13.4.) 12.2026.</p>	<p>13.1.) publiskais finansējums (ES fondi u.c.), privātais finansējums, 13.2.) nav noteikts 13.3.) SM 13.4.) RBP, VAS “Latvijas dzelzceļš” (jāskaņo ar LDZ)</p>
<a href="#">14. Atbalsts ostu infrastruktūras izbūvei</a>	<p><b>14.1.) Nodrošināt ieguldījumus, kas atbalsta STEP mērķu sasniegšanu ERAF SAM 2.5.1. ietvaros – papildus nepieciešami 100 milj. EUR (trīs gadu periodā), kas veicinās 100 milj. EUR privātā līdzfinansējuma piesaisti, radīs 200 jaunas darba vietas, palielinās eksporta apjomu par vismaz 50 milj. EUR.</b></p> <p><b>14.2.) Ieviest alternatīvus finansēšanas modeļus lielo ostu infrastruktūras attīstībai, tai skaitā izmantojot publiskās un privātās partnerības (PPP), koncesiju līgumu un risku dalīšanas mehānismus.</b></p>	<p>14.1.) Nodrošināta infrastruktūra Latvijas ostās strādājošiem uzņēmumiem, kas ir vērsti uz zaļo tehnoloģiju izstrādi</p> <p>14.2.) Uzsākts vismaz 1 pilotprojekts par ostas infrastruktūras nodošanu koncesijā, noslēdzot atbilstošu līgumu ar privāto investoru</p>	<p>14.1.) EM 14.2.) EM</p>	<p>14.1.) RBP 14.2.) FM, RBP, VBP, LSEZ, SM</p>	<p>14.1.) 12.2029. 14.2.) 12.2029.</p>	<p>14.1.) ERAF pieejams finansējums 14.2.) Investori (privātais kapitāls), ES fondu vai citi attīstības finanšu instrumenti (finansējums nav pieejams, nepieciešams izvērtēt)</p>

#### 5.4.Ostu darbības optimizācija un savstarpējā sadarbība

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<p><a href="#">15. Ostu pārvalžu resursu efektivitātes uzlabošana</a></p> <p>Šajā punktā noteiktie sadarbības, tehnisko pakalpojumu un resursu centralizācijas pasākumi starp ostu pārvaldēm tiek īstenoti uz ekonomiskās lietderības un privāttiesisku līgumu pamata, neskarot un neierobežojot ostu pārvalžu un speciālo ekonomisko zonu speciālajos likumos noteikto institucionālo, finansiālo un juridisko autonomiju, kā arī neveidojot jaunas, centralizētas ostu pārvaldības struktūras.</p>	<p><b>15.1.) Attīstīt vienotu un stratēģisku pieeju ostu pārvaldībai,</b> lai nodrošinātu saskaņotu valsts un ostu pārvalžu rīcību, veicinātu investīciju piesaisti, novērstu savstarpējo konkurenci un attīstītu kopīgus tehnoloģiju, inovāciju, digitalizācijas u.c. risinājumus ostu efektivitātes uzlabošanai</p> <p><b>15.2.) Nodrošināt centralizētus tehniskos pakalpojumus un resursu pārvaldību ostās,</b> ieviešot kopīgus risinājumus tehnisko pakalpojumu organizēšanā (uzlabota resursu izsekojamība, pārskatāmība un finanšu plānošana)</p>	<p>15.1.) Pastāvīga sadarbība starp ostām, kas līdz 2027. gadam (ieskaitot) rezultējas vismaz 3 kopīgu ostu darbības optimizācijas projektu īstenošanā</p> <p>15.2.) Veikts ostu tehnisko pakalpojumu centralizācijas iespēju tehniski ekonomiskais izvērtējums, ar mērķi līdz 2027. gadam apvienot 30% no ostu tehniskajiem pakalpojumiem, lai par 30% samazinātu ostu izmaksas tehnisko resursu uzturēšanai.</p>	15.1.), 15.2.) LSEZ, RBP, VBP, LSA	15.1.), 15.2.) SM	15.1.), 15.2.) 12.2027.	15.1.), 15.2.) LSEZ, RBP, VBP, uzņēmumi, publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums)
<p><a href="#">16. Kopīgi Latvijas ostu tehniskās un digitālās infrastruktūras attīstības un efektivitātes uzlabošanas pasākumi</a></p>	<p><b>16.1.) Īstenot kopīgus digitālās transformācijas projektus,</b> t.sk.: (a) Kuģu satiksmes vadības sistēmu un ostu informācijas sistēmu modernizācija; (b) Vienotas ostu multimodālās loģistikas pakalpojumu platformas izstrāde, nodrošinot reāllaika datu apmaiņu un starptautisku integrāciju.</p> <p><b>16.2.) Kopīgi izmantot tehniskos un cilvēkresursus,</b> t.sk. horizontālās aktivitātes un tehnisko resursu koordinācija, tostarp kopīgi iepirkumi radaru un informācijas tehnoloģiju sistēmu iegādei.</p> <p><b>16.3.) Izveidot efektīvu resursu izmantošanas modeli,</b> lai mazinātu birokrātisko slogu, optimizētu un īstenotu kopīgu iepirkumu veikšanu ostās, nepieciešamības gadījumā veicot atbilstošus grozījumus publiskos</p>	<p>16.1.) Palielināts datu apstrādes efektivitātes rādītājs (reāllaika datu apstrādes pieaugums vismaz par 50% līdz 2027. gadam)</p> <p>16.2.), 16.3.) Vismaz 3 kopīgi īstenoti iepirkumi līdz 2027. gadam</p> <p>16.4.) Līdz 2027. gadam nodrošināta visu trīs ostu kopīga dalība vismaz 5 starptautiskajos pasākumos un iniciatīvās</p>	16.1.), 16.2.), 16.4.) LSEZ, RBP, VBP, LSA 16.3.) RBP, VBP, LSEZ	16.1) 16.2.), 16.4.) SM, LIAA	16.1.), 16.2.), 16.4.) 12.2027. 16.3.) 06.2026.	16.1.), 16.2.), 16.4.) LSEZ, RBP, VBP, uzņēmumi, publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums) 16.3.) Ostu pārvaldes

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
	iepirkumus regulējošos vai ostu darbību reglamentējošos normatīvajos aktos. <b>16.4) Veicināt ostu sadarbību starptautiskajā vidē</b> , t.sk. dalību kopīgos starptautiskos pasākumos (piemēram, 6.5. rīcībā noteiktā atbalsta ietvaros).					
<a href="#">17. Ostu pārvalžu administratīvo izdevumu optimizācija un pasākumi ostu kredītu pārfinansēšanai</a>	<b>17.1.)</b> Ostu pārvalžu iespēju robežās <b>pārskatīt un optimizēt ostu pārvalžu administratīvos izdevumus</b> , t.sk. darba vietas, atalgojums, marketinga izdevumi u.c.	Optimizēti Rīgas un Ventpils ostu administratīvie izdevumi 10-30% apmērā līdz 2027.gadam, pret 2024.gadu.	RBP, VBP	SM, EM, VARAM., FM, Lielo ostu valstspilsētu pašvaldības	12.2027.	RBP, VBP
<a href="#">18. Brīvostu teritoriju un speciālo ekonomisko zonu (turpmāk – SEZ) nodokļu politikas saglabāšana līdz 2035. gadam, ievērojot regulējumu par valsts atbalsta piešķiršanu.</a>	<b>18.1.)</b> Ja attiecināms, <b>sagatavot SEZ un brīvostu nodokļu režīma ietekmes novērtējumu uz investīciju piesaisti, ekonomikas izaugsmi un budžeta ieņēmumiem</b> ar nolūku saglabāt SEZ statusu līdz 2035.gadam un turpmākajos gados <b>18.2.)</b> <b>Sagatavot un pieņemt nepieciešamos normatīvos aktus, kas nodrošina SEZ un brīvostu nodokļu režīma saglabāšanu un uzlabošanu</b>	18.1.) Ja attiecināms, līdz 2027. gadam sagatavots analītisks ziņojums iesniegšanai MK par SEZ un brīvostu nodokļu politikas ietekmi un SEZ un brīvostu nodokļu režīma pagarinājums līdz 2035. gadam. 19.2.) Līdz 2027. gadam pieņemts tiesību aktu kopums, kas nosaka SEZ un brīvostu nodokļu režīma darbību līdz 2035. gadam	18.1.), 18.2.) EM	18.1.), 18.2.) FM, SM, LSEZ, RBP, VBP, LSA	18.1.) 12.2027. 18.2.) 12.2028.	18.1.), 18.2.) EM piešķirtā budžeta ietvaros
<a href="#">19. Atbalsts digitalizācijai ostu darbības optimizācijai</a>	<b>19.1.)</b> Nodrošināt atbalstu ostu infrastruktūras pilnveidei, ieviešot digitālos procesus	Nodrošināts finansējums infrastruktūras atbalstam ar digitalizācijas pasākumu ieviešanu	SM	EM, FM	12.2029.	LSEZ, RBP, VBP, SM esošā budžeta ietvaros
<b>Nosacījumi: 19.1.) rīcības ietvaros atbalsts pieejams MVU</b>						

## 5.5. “Zaļā pārkārtošanās”, digitalizācija un inovācijas

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">20. Dekarbonizācijas pasākumi – ostu zaļās infrastruktūras un alternatīvo enerģijas avotu attīstība</a>	<b>20.1.)</b> Attīstīt alternatīvo degvielu un atjaunojamo energoresursu infrastruktūru (elektropieslēgumi ostās, saskaņā ar AFIR Regulas	20.1.) Vismaz 2 ostās līdz 2027. gadam nodrošināta alternatīvo degvielu	20.1.), 20.2.) LSEZ, RBP, VBP, LSA	20.1.), 20.2.) EM, SM, LIAA	20.1.), 20.2.) 12.2027. (AFIR prasības līdz 2030)	20.1.), 20.2.) LSEZ, RBP, VBP, uzņēmumi,

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
	9.panta prasībām, kā arī attīstīt ūdenraža termināļus u. c.) <b>20.2.) Ieviest oglekļa uztveršanas un uzglabāšanas tehnoloģijas ostās</b>	pieejamība un/ vai pilnvērtīga krasta elektroapgāde kuģiem 20.2.) Ja īstenoti oglekļa uztveršanas un uzglabāšanas tehnoloģiju projekti, līdz 2027. gadam par 10% samazinājies ostu darbības rezultātā radītais CO2 emisiju apjoms				publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums), investori
<a href="#"><u>21. Digitalizācija un inovācijas – ostu darbības digitalizācija un moderno tehnoloģiju ieviešana</u></a>	<b>21.1.) Sekmēt jaunāko telekomunikāciju izmantošana ostās (piemēram, 5G tehnoloģiju) infrastruktūras pārvaldībai un jūras komunikācijai</b> <b>21.2.) Modernizēt ostu informācijas sistēmas un integrēt ar multimodālajām loģistikas platformām</b> <b>21.3) Izveidot digitālo inovāciju testa vidi ostās</b> <b>21.4.) Nodrošināt iespēju ierosināt speciālo regulatīvo vidi (“regulatīvā smilškaiste”), izmantojot nacionālo regulējumu</b>	21.1.), 21.2.) Ja īstenoti atbilstoši projekti, līdz 2027. gadam digitāli organizēti vismaz 70% ostu infrastruktūras procesi 21.3.) Līdz 2027. gadam īstenoti vismaz 3 digitālo un inovāciju tehnoloģiju pilotprojekti 21.4.) Izveidots nacionāla līmeņa regulējums, kas ļauj inovāciju attīstītājiem pieteikt/ ierosināt speciālās regulatīvās vides izveidi	21.1.), 21.2.), 21.3.) LSEZ, RBP, VBP, LSA 21.4.) EM	21.1.), 21.2.), 21.3.) EM, LIAA, VARAM 21.4.) LIAA	21.1.), 21.2.), 21.3.) 12.2027. 21.4.) 12.2026.	21.1.), 21.2.), 21.3.) LSEZ, RBP, VBP, uzņēmumi, publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums), investori 21.4.) nav noteikts
<a href="#"><u>22. Atbalsts digitalizācijai un inovācijām</u></a>	<b>22.1.) Nodrošināt Uzņēmumu digitālo prasmju attīstību</b> Atvērto un noturības mehānisma (turpmāk – ANM) 2.3.1.2.i. investīcijas ietvaros <b>22.2.) Nodrošināt Atbalstu tehnoloģiju pārneses sistēmas pilnveidošanai ERAF 1.2.1.4. ietvaros (piemēram, inovācijas vaučeru veidā)</b> <b>22.3.) Nodrošināt Atbalstu jaunu produktu un pakalpojumu ieviešanai uzņēmējdarbībā ANM 2.2.1.3.i. ietvaros</b> <b>22.4.) Nodrošināt Atbalstu procesu digitalizācijai komercdarbībā ERAF 1.2.2.1. ietvaros</b>	22.1.), 22.3.) Nodrošināta digitālo prasmju apguve MVU, lieliem komersantiem 22.2.), 22.4.) Nodrošināts atbalsts ražojošajiem uzņēmumiem	22.1.), 22.2.), 22.3.), 22.4.) EM	22.1.), 22.3.), 22.4.) CFLA 22.2.) LIAA	22.1.), 22.3.) 06.2026. 22.2.), 22.4.) 12.2029.	22.1.), 22.2.), 22.3.), 22.4.) publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums)

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">23. Veicināt industriālo simbiozi, attīstot klimatneitrālo tehnoloģiju ražošanu un izmantošanu</a>	<p>23.1.) Attīstīt atkrastes vēja enerģijas parkus apkalpojošo ostu Latvijā, piesaistīt atkrastes vēja parku komponentu ražotājus</p> <p>23.2.) Attīstīt ūdeņraža un no tā atvasināto produktu ražošanu brīvostu teritorijās</p> <p>23.3) Izvērtēt iespējas ūdeņraža ieleju vai neto nulles emisiju paātrinātas izvēšanas ieleju attīstībai lielo ostu teritorijās industriālās simbiozes veicināšanai.</p>	<p>23.1.) Identificēta vismaz 1 vēja enerģijas parkus apkalpojošā osta un pieņemti investīciju lēmumi</p> <p>23.2.) Pieņemti investīciju lēmumi par vismaz 5 projektiem</p> <p>23.3.) Veikts izvērtējums, pie pozitīva rezultāta, īstenots stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums (SIVN)</p>	23.1.), 24.2.), 24.3.) EM	23.1.), 23.2.), 23.3.) KEM, SM, LIAA	23.1.), 23.2.) 12.2030. 23.3.) 12.2028.	23.1.) 23.2.) Privātais finansējums, jaunā perioda ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums; 23.3.) Indikatīvi LIFE programma
Nosacījumi: 22.2.) un 22.4.) rīcību ietvaros atbalsts paredzēts MVU vai vidējās kapitalizācijas uzņēmumiem.						

## 5.6. Militārā mobilitāte un aizsardzības industrijas loģistikas ķēde

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
<a href="#">24. Ostas kā kritiskās infrastruktūras un militārās mobilitātes centri valsts aizsardzība</a>	<p>24.1.) Nodrošināt civilās un militārās infrastruktūras attīstības plānošanas un integrācijas pasākumus, t.sk., kur attiecināms īstenot ostas piestātņu pārbūvi un saistītās infrastruktūras pielāgošanu militārām vajadzībām;</p> <p>24.2.) Stiprināt ostu kiberdrošību, tostarp pret droniem.</p>	<p>24.1.) (a) līdz 2032. gadam īstenots vismaz 1 prioritārs infrastruktūras uzlabošanas projekts, (b) noslēgti līgumi ar termināļiem, kas spēj apkalpot ro-ro kuģus;</p> <p>24.2.) Līdz 2027. gadam (ieskaitot) izstrādāts un apstiprināts kiberdrošības nodrošināšanas plāns ostām</p>	24.1.) LSEZ, RBP, VBP, AizM 24.2.) RBP, VBP, LSEZ, AizM, SAB	24.1) SM 26.2.) SM	24.1.) 12.2032. 24.2.) 12.2027	24.1.), 24.2.), LSEZ, RBP, VBP, uzņēmumi, publiskais finansējums (ES fondi, ES līmeņa programmu finansējums), NATO finansējums (Liepājas piestātne)
<a href="#">25. Atbalsts duāla pielietojuma produktu ražošanai</a>	<p>25.1.) Nodrošināt Atbalstu jaunu produktu attīstībai un internacionalizācijai (duāls pielietojums) ERAF SAM 1.2.1.1. trešā kārtas ietvaros</p> <p>25.2.) Nodrošināt Produktivitātes aizdevumus uzņēmumu</p>	25.1.), 25.2.) Atbalstīti ražojošie uzņēmumi	25.1.), 25.2.) EM	25.1.) CFLA 25.2.) Altum	25.1.), 25.2.) 12.2029.	25.1.), 25.2.) Pieejams ERAF finansējums

Pasākums/ projekts	Rīcība	Sasniedzamais rezultāts/ snieguma rādītājs	Atbildīgā institūcija	Līdzatbildīgā institūcija	Termiņš	Finansējuma avots
	inovācijām ERAF SAM 1.2.1.2. ietvarā					
Nosacījumi: 25.1.) rīcību īstenošanai atbalsts pieejams MVU un vidējas kapitalizācijas uzņēmumiem.						
<a href="#">26.Attīstīta infrastruktūra militāro un civilo vajadzību nodrošinājumam</a>	<b>26.1.) Nodrošināt priekšlikumu izstrādi CEF un militārās mobilitātes uzsaukumu prioritāro projektu sarakstam; 26.2.) Nodrošināt konsultatīvā atbalsta piesaisti projektu kvalitatīvai sagatavošanai Eiropas līmeņa, t.sk. CEF, uzsaukumiem militārās mobilitātes jomā</b>	26.1.) Izstrādāts vienots CEF un militārās mobilitātes uzsaukumu prioritāro projektu saraksts; 26.2.) Nodrošināts atbalsts kvalitatīvu pieteikumu sagatavošanai ES līmeņa līdzfinansējuma piesaistei	26.1.) SM 26.2.) EM	26.2.) AIM 26.2.) SM, LIAA	26.1.) 06.2026 26.2.) atkarīgs no CEF uzsaukumiem, kuriem termiņus nosaka EK.	26.1.) SM, esošā budžeta ietvaros 26.2.), Valsts budžets