



**LATVIJAS REPUBLIKAS SATIKSMES MINISTRIJA**

**LATVIJAS OSTU ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA  
2014. – 2020. GADAM**

Rīga 2015

Apstiprināta Latvijas Ostu, tranzīta  
un loģistikas padomes sēdē  
2015.gada 15.aprīlī  
Protokols Nr.3

## Sāisinājumi

ANO	Apvienoto Nāciju Organizācija
ASV	Amerikas Savienotās Valstis
ATD	VSIA „Autotransporta direkcija”
BPO	Baltijas ostu organizācija
CEF	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
DWT	Deadweight tonnage (kuģa pilnā kravnesība)
EK	Eiropas Komisija
ES SBJR	Eiropas Savienības Stratēģija Baltijas jūras reģionam
ES	Eiropas Savienība
ERAF	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ERTMS	Eiropas dzelzceļu satiksmes pārvaldības sistēma
EUR	ES vienotā valūta – eiro
GT	Gross tonnage (kuģa bruto tonnāža)
ha	hektārs
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IMO	Starptautiskā Jūrniecības organizācija
KF	Kohēzijas fonds
LIAS	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam
LJA	Latvijas Jūras administrācija
milj.	miljons
MK	Ministru kabinets
NAP 2007-2013	Nacionālais attīstības plāns 2007.-2013.gadam
NAP2020	Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020.gadam
NVS	Neatkarīgo Valstu Savienība
Programma	Latvijas Ostu attīstības programma 2014. – 2020.gadam
PVN	Pievienotā vērtība
ro-ro	Kravu pārvadāšanai domāta iekārta ar riteņiem, piemēram, kravas automobīlis, piekabe vai puspiekabe, ko var iebraukt vai ievilkt kuģī
SEZ	Speciālā ekonomiskā zona
SVID	Stiprās, vājās puses, iespējas, draudi
TAP 2007-2013	Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam
TEN-T	Eiropas Transporta tīkls
t.	tonna
t.i.	tas ir
tūkst.	tūkstotis
u.c.	un citi
VASAB	Vision and Strategy around the Baltic Sea/Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VVD	Valsts Vides dienests

## Saturs

Saīsinājumi .....	3
IEVADS .....	6
SASAISTE AR CITIEM ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM 7	
PROGRAMMAS MĒRĶIS, DARBĪBAS VIRZIENI UN SASNIEDZAMIE	
REZULTĀTI .....	11
Mērķis.....	11
Darbības virzieni attīstības programmas mērķa sasniegšanai.....	11
Sasniedzamie rezultāti.....	12
Ostu darbības rezultātu raksturojošie rādītāji.....	12
VALSTS POLITIKA ATTIECĪBĀ UZ OSTU ATTĪSTĪBU .....	14
ES KONTEKSTS .....	15
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T tīkls).....	16
Ilgspēja, vides prasības .....	19
ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE.....	21
Baltijas jūras austrumu krasta reģiona ostas .....	21
Ostu pārvaldība .....	24
Ziemas navigācija .....	25
Ostu pieejamība un vides aizsardzība .....	25
Kravu apgrozījums.....	25
SVID ANALĪZE.....	29
LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMA PROGNOZES .....	31
LATVIJAS OSTAS .....	33
Rīgas brīvosta .....	33
Esošās situācijas raksturojums .....	33
Mērķi un darbības virzieni .....	36
Attīstības plāni .....	38
Ventspils brīvosta.....	40
Esošās situācijas raksturojums .....	40
Mērķi un darbības virzieni .....	43
Attīstības plāni .....	43
Liepājas osta .....	45
Esošās situācijas raksturojums .....	45
Mērķi un darbības virzieni .....	47

Attīstības plāni .....	48
Skultes osta .....	50
Esošās situācijas raksturojums .....	50
Mērķi un darbības virzieni .....	51
Attīstības plāni .....	52
Mērsraga osta .....	53
Esošās situācijas raksturojums .....	53
Mērķi un darbības virzieni .....	54
Attīstības plāni .....	54
Salacgrīvas osta.....	56
Esošās situācijas raksturojums .....	56
Mērķi un darbības virzieni .....	57
Attīstības plāni .....	58
Rojas osta.....	59
Esošās situācijas raksturojums .....	59
Mērķi un darbības virzieni .....	60
Attīstības plāni .....	61
Engures osta.....	62
Esošās situācijas raksturojums .....	62
Mērķi un darbības virzieni .....	63
Attīstības plāni .....	63
Pāvilostas osta.....	64
Esošās situācijas raksturojums .....	64
Mērķi un darbības virzieni .....	65
Attīstības plāni .....	66
Lielupes osta .....	67
Esošās situācijas raksturojums .....	67
Mērķi un darbības virzieni .....	67
Attīstības plāni .....	68

## IEVADS

Latvijas ostu attīstības programma 2014.-2020.gadam (turpmāk – Programma) ir vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikti Latvijas ostu attīstības mērķi, galvenie darbības virzieni un prioritātes to sasniegšanai.

Programma ir izstrādāta, ievērojot starptautiskā un nacionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentos noteiktos mērķus un prioritātes, kas skar arī ostu attīstību:

- Eiropa 2020: Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei;
- ES Transporta politikas baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”;
- ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam;
- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam;
- Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014. – 2020.gadam;
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020.gadam;
- u.c. dokumenti, programmas.

Programma izstrādāta, pamatojoties uz esošās situācijas raksturojumu/analīzi. Programmas izstrādes ietvaros izvērtēti iepriekš spēkā esošās Ostu attīstības programmas 2008. – 2013. gadam uzstādījumi un saglabāta aktuālo uzstādījumu pēctecība, kā arī tā papildināta ar aktualitātēm. Programmas izstrādē izmantota Latvijas ostu pārvalžu sniegtā informācija, dažādi Satiksmes ministrijas un citu iestāžu pasūtīti pētījumi par transporta un ostu nozari un ikgadējie statistikas dati (saņemti no Centrālās statistikas pārvaldes, ostu pārvaldēm, Latvijas Bankas).

Programmas dokumenta struktūru veido astoņas nodaļas.

Pirmajā nodaļā ir izklāstīta programmas sasaiste ar citiem attīstības plānošanas dokumentiem. Otrajā nodaļā ir aprakstīts Programmas mērķis, darbības virzieni un sasniedzamie rezultāti. Trešajā nodaļā ir aprakstīta valsts politika attiecībā uz ostu attīstību, ceturtajā – ES konteksts. Piektajā nodaļā ir analizēta esošā situācija ostās Latvijā un Baltijas jūras austrumu piekrastes reģionā. Nodaļai seko SVID analīze un Latvijas ostu kravu apgrozījuma prognozes 2020. gadam.

Astotajā nodaļā ir aprakstītas visas desmit Latvijas ostas, lielās – Rīga, Ventspils, Liepāja, un mazās – Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Roja, Engure, Pāvilosta, Lielupe. Katras ostas aprakstā ietverts, esošās situācijas raksturojums, mērķi un darbības virzieni, ostu attīstības plāni.

Attīstības programmas īstenošanas priekšnosacījumi ir integrēta plānošana, ieinteresēto pušu iesaiste, interešu sabalansēšana un īpaši svarīgi – ārējo apstākļu ietekme. Programma balstās uz nozares komersantu sniegtajām prognozēm, ekonomiskiem procesiem, situāciju tirgū, makroekonomiskām tendencēm un starptautiskām tirdzniecības tendencēm. Balstoties uz šiem apstākļiem tiek izvirzīti mērķi un plānoti pasākumi ostu pārvaldēm atsevišķu investīciju projektu realizācijai un jaunu klientu un kravu plūsmu piesaistei. Katra osta ir atbildīga par likumā noteikto funkciju izpildi, ostas pārvaldes investīciju projektu realizāciju, kuģošanas drošības un infrastruktūras nodrošināšanu.

Ņemot vērā Latvijas ostu un tranzīta sektora starptautisko raksturu, svarīgi apzināties ostu atkarību no dažādiem ārējiem faktoriem, kurus nav iespējams ietekmēt un kuri nav atkarīgi no ostu pārvalžu un pat Latvijas Republikas valdības darbības. Tādēļ jāņem vērā, ka iespējas realizēt programmā paredzētos projektus un sasniegt plānotos mērķus ietekmē tirgus riski, darījumu partneru riski, norēķinu riski, politiskie un ekonomiskie faktori un ES struktūrfondu finansējuma sadalījums.

Analizējot ostu pārvalžu darbību, svarīgi ņemt vērā, ka programmā paredzēto mērķu sasniegšana atkarīga no ārējiem politiskiem un ekonomiskiem procesiem un var tik nesasnēgti, ja šie procesi atšķiras no sākotnēji prognozētajiem.

## SASAISTE AR CITIEM ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM

1.tabula

Nr. p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz ostām, infrastruktūru
1.	<p><i>EIROPA 2020</i> Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei</p>	COM(2010) 2020 galīgā redakcija	2011-2020	<p>Iniciatīva „Resursu ziņā efektīva Eiropa” – veicināt ekonomiskās izaugsmes nodalīšanu no resursu izmantošanas, atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu CO<sub>2</sub> izmešu saturu, palielināt atjaunojamu enerģijas avotu izmantošanu, modernizēt transporta nozari un veicināt energoefektivitāti.</p>
2.	<p>Latvijas nacionālā reformu programma „ES 2020” stratēģijas īstenošanai</p>	26.04.2011. MK sēdes protokol-lēmuma 34.§ 1.p.	2011-2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kvalitatīvas un konkurētspējīgas loģistikas un tranzītpakalpojumu infrastruktūras nodrošināšana;</li> <li>• energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā.</li> </ul>
3.	<p>ES Transporta Baltā grāmata Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu</p>	COM(2011) 144 galīgā redakcija	2011-2020	<p>Konkurētspējīga, resursefektīva transporta sistēma:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniedzot mērķi samazināt emisijas par 60 % līdz 2050. gadam;</li> <li>• efektīvs pamattīkls multimodāliem kravu pārvadājumiem;</li> <li>• vienlīdzīgi konkurences apstākļi visā pasaulē tāliem braucieniem un starpkontinentāliem kravu pārvadājumiem.</li> </ul>
4.	<p>ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam</p>	EP 30.10.2009.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporta prioritātes mērķis – uzlabot ārējos un iekšējos savienojumus;</li> <li>• uzlabot sadarbību transporta infrastruktūras plānošanas jomā.</li> </ul>
5.	<p>VASAB (Vision and Strategy around the Baltic Sea/Vīzija un stratēģijas apkārt Baltijas jūrai) Ilgtermiņa perspektīva Baltijas jūras reģiona teritoriālajai attīstībai</p>	<p>Baltijas jūras reģiona (BJR) 11 valstu par telpisko plānošanu un attīstību atbildīgie ministri 7.VASAB ministru konferencē 16.10.2009.</p>	2009-2030	<p>Viena no trim perspektīvā noteikto vadlīniju un rīcību teritoriālās kohēzijas sasniegšanai tēmām ir iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana. Definētās rīcības paredz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mazināt pārrobežu šķēršļus primārajos (TEN-T) un sekundārajos (starpreģionālo savienojumu) BJR valstu tīklos;</li> <li>• integrēt BJR transporta tīklu, attīstot: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>RailBaltica</i> koridoru;</li> <li>- TEN-T tīkla koridoru IA, kas savieno ostas (t.sk. Rīgu);</li> <li>- ceļu savienojumu un robežšķēršošanas infrastruktūru uz ES ārējās robežas, t.sk. Latvijas – Krievijas;</li> <li>- ceļa un dzelzceļa savienojumu no Latvijas ostām uz Krieviju un Baltkrieviju un tālāk uz Tālajiem Austrumiem, Centrālāziju un Melno jūru;</li> <li>- attīstīt jūras maģistrālo savienojumus (<i>motorways of the sea</i>).</li> </ul> </li> </ul>
6.	<p>Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018.</p>	COM(2009) 8 galīgā redakcija	2009-2018	<p>Nodrošināt, ka Eiropa saglabā stabilus cilvēkresursus un tehnoloģiskos sasniegumus, kuri kalpo pašreizējo un nākotnes kuģošanas darbību ilgtspējai un konkurētspējai.</p>

Nr. p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz ostām, infrastruktūru
	gada perspektīvā			
7.	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (LIAS)	Saeima 10.06.2010.	2011-2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana;</li> <li>• Latvijai jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi;</li> <li>• lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā ir jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.</li> </ul>
8.	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020. gadam	Saeima 20.12.2012.	2014-2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritātes „Tautas saimniecības izaugsme” rīcības virziena „Izcila uzņēmējdarbības vide” mērķis „Nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību”;</li> <li>• valsts un privātās investīcijas uzņēmējdarbībai nacionāli un starptautiski svarīgajā transporta infrastruktūrā;</li> <li>• industriālo zonu infrastruktūru attīstība dažādos Latvijas reģionos;</li> <li>• Latvijas produktu un pakalpojumu konkurētspējas un eksporta apjomu palielināšana.</li> </ul>
9.	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam	MK 27.12.2013	2014-2020	<p>Konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kvalitatīva transporta infrastruktūra (labi ceļi, elektrificēts dzelzceļš, ērta TEN-T sasaiste ar pilsētām, lidosta „Rīga” kā centrālais gaisa satiksmes centrs reģionā);</li> <li>• transporta un loģistikas pakalpojumi, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, nodrošina darbavietas un ievērojamu piensumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā.</li> </ul>
10.	Reģionālās politikas pamatnostādnes 2013.- 2019.gadam	MK 29.10.2013	2013-2019	<p>Viens no reģionālās politikas vidēja termiņa mērķiem ir sekmēt teritorijās uzņēmējdarbības attīstību un darbavietu radīšanu, veicināt darbavietu un pakalpojumu sasniedzamību, kā arī uzlabot pakalpojumu kvalitāti un pieejamību.</p> <p>Transporta/ostu jomā specifiskajās reģionālās politikas mērķteritorijās paredzēti šādi atbalsta virzieni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• transporta infrastruktūras sakārtošana un attīstība starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros, t.sk. nodrošinot pakalpojumu un darba vietu sasniedzamību arī lauku iedzīvotājiem (t.i. autoceļi, kas savieno starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros);</li> <li>• Baltijas jūras piekrastē nodrošināt valsts transporta infrastruktūras, kas sekmē Baltijas jūras piekrastes sasniedzamību, uzlabošanu; ostu attīstību un to funkcionalitātes nodrošināšanu; transporta un tūrisma infrastruktūras attīstīšanu sasniedzamības un pieejamības uzlabošanai kompleksi attīstāmās piekrastes vietās (t.sk. veselības tūrisma un kūrortresursu izmantošanas attīstībai);</li> </ul>



Nr. p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz ostām, infrastruktūru
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Austrumu pierobežas teritorijā nodrošināt transporta infrastruktūras izbūvi vai rekonstrukciju tranzīta veicināšanai caur austrumu pierobežu (ceļi, ielas, dzelzceļš); robežšķērsošanas vietu atjaunošana un attīstība; loģistikas kompleksu un citu ar tranzītu saistīto pakalpojumu un objektu attīstība.</li> </ul> <p>2014. – 2020. gada plānošanas periodā investīcijas specifisko mērķteritoriju atbalsta virzienu ietvaros tiks balstītas uz vietējā un reģionālajā līmenī identificētajām attīstības iespējām un prioritātēm, kas pamatotas teritoriju attīstības plānošanas dokumentos (primāri vidējā termiņa dokumentos – attīstības programmās).</p>
11.	Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011.-2017. gadam	20.04.2011. MK rīkojums Nr. 169	2011 - 2017	Lai piekrastē mazinātu klimata pārmaiņu ietekmi, uzlabotu piekļuvi jūrai un veicinātu ekonomisko darbību, ar valsts atbalstu izveidot klimata pārmaiņām pielāgotu piekrastes infrastruktūru, kas cita starpā ietver arī ostu infrastruktūru.
12.	Vides politikas pamatnostādnes 2009.–2015. gadam	31.07.2009. MK rīkojums Nr. 517	2009-2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>• veicināt jaunu tehnoloģiju ieviešanu un resursu racionālu izmantošanu, tādējādi panākot gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazinājumu enerģētikas, rūpniecības, transporta un lauksaimniecības nozarēs;</li> <li>• izstrādāt un uzsākt ieviest rīcības plānus trokšņa ietekmes samazināšanai;</li> <li>• nodrošināt sabiedrību ar informāciju par vides troksni un paredzamajiem pasākumiem trokšņa samazināšanai.</li> </ul>
13.	Latvijas preču un pakalpojumu eksporta veicināšanas un ārvalstu investīciju piesaistes pamatnostādnes 2013.–2019. gadam	17.06.2013. MK rīkojums Nr. 249	2013-2019	Viens no ietvertajiem rīcības virzieniem ir uzņēmēj-darbības infrastruktūras pieejamība, jo uzņēmējdarbības uzsākšanai un tās veiksmīgai attīstībai liela nozīme ir vietai un tai pieejamai infrastruktūrai.
14.	Rīgas plānošanas reģiona attīstības stratēģija 2000. – 2020. gadam (2008. gadā aktualizēts)	Rīgas plānošanas reģions 22.12.2008. lēmums Nr. 24	2000 – 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attīstību rosinošas reģiona satiksmes, komunikācijas, informācijas, enerģijas un vides infrastruktūra;</li> <li>• droša, ērta un videi draudzīga reģiona starptautiskā un vietējā sasniedzamība.</li> </ul>
15.	Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2005. – 2025. gadam	Rīgas plānošanas reģions 02.02.2007. lēmums Nr. 9	2005 – 2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritāri paaugstināma galvaspilsētas un reģiona nozīmes centru visu veidu (starptautiskā, nacionālā, reģionālā un vietējā) sasniedzamība, t.sk., paaugstinot infrastruktūras kvalitāti un pakalpojumu līmeni ostās, veicinot kravu apgrozījuma, prāmju satiksmes un jahtu tūrisma attīstību;</li> <li>• attīstīt vienotu ilgtspējīgu reģiona transporta sistēmu</li> </ul>

Nr. p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz ostām, infrastruktūru
16.	Vidzemes plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2007.–2027. gadam	Vidzemes plānošanas reģions 19.12.2007. lēmums Nr. 13.1.P.	2007-2027	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iekļauties Trans-Eiropas dzelzceļa tīklā, uzlabot reģiona starptautisko sasniedzamību un attīstīt multimodālos pārvadājumus, transporta mezglus un jaunus kravu un pasažieru terminālus.</li> </ul>
17.	Kurzemes plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums 2006.–2026. gadam	Kurzemes plānošanas reģions 09.01.2008.	2006-2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Droša un efektīva darba vietu/ māju sasniedzamība lauku teritorijās;</li> <li>• reģionu iekšēji vienojoša efektīva sabiedriskās satiksmes sistēma;</li> <li>• Baltijas jūras baseina Z-Eiropas līmenī konkurētspējīga tranzīta pakalpojumu infrastruktūra;</li> <li>• specializētu lielo ostu starptautiska konkurētspēja;</li> <li>• reģiona ostu attīstība iekšzemes attīstības resursu mobilizācijai.</li> </ul>
18.	Latgales stratēģija 2030	Latgales plānošanas reģions 01.12.2010.		Kravu un pasažieru plūsma Austrumu – Rietumu un Ziemeļu – Dienvidu virzienā nosaka iespējamību jaunu transporta pakalpojumu izveidei un loģistikas attīstībai.
19.	Latgales plānošanas reģiona teritorijas plānojums	Latgales plānošanas reģions 03.10.2007. lēmums Nr. 8	2006-2026	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starptautiskas nozīmes autoceļu un dzelzceļu kā multimodālo transporta koridoru attīstīšana paplašinātās ES vajadzībām saskaņā ar starptautiskajiem standartiem (ES Transeiropiskā transporta vadlīnijām);</li> <li>• Latgales stratēģiskā izvietojuma efektīvāka izmantošana galveno preču plūsmā starp Krieviju un Latvijas ostām;</li> <li>• pakalpojumu attīstības stimulēšana: kombinēto transporta terminālu, kravu sadales un loģistikas centru attīstība transporta mezglos;</li> <li>• robežas šķērsošanas infrastruktūras attīstība un kvalitātes uzlabošana saskaņā ar starptautiskajiem standartiem;</li> <li>• sekundāro transporta tīklu attīstība un to saišu stiprināšana ar multimodālajiem transporta koridoriem;</li> <li>• transporta un komunikāciju attīstības plānu saskaņošana ar telpiskās attīstības un zemes izmantošanas politiku;</li> <li>• racionāla un funkcionāla ceļu tīkla izveidošana un ceļu kvalitātes uzlabošana;</li> <li>• transporta plūsmu plānošana un organizēšana, paredzot optimālākos telpiskos risinājumus – jaunus apvedceļus, drošu krustojumu izbūvi, satiksmes pārvadus;</li> <li>• augsta transporta drošības līmeņa nodrošināšana, transporta negadījumu risku mazināšana, bīstamo kravu transportēšanas drošības uzlabošana;</li> <li>• piesārņojuma samazināšana no visiem transporta veidiem un videi draudzīgu transporta veidu attīstība.</li> </ul>

## PROGRAMMAS MĒRĶIS, DARBĪBAS VIRZIENI UN SASNIEDZAMIE REZULTĀTI

### Mērķis

Latvijas ostu attīstības programmas mērķis ir uzturēt un saglabāt augsti attīstītas, starptautiskajiem standartiem atbilstošas Latvijas ostas, kuras ar veiksmīgu darbību ir iekļāvušās vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, palielinot apstrādājamo kravu apjomus un nodrošinot augstas kvalitātes pasažieru apkalpošanu.

Latvijas ostu mērķis ir nostiprināt līdera pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū, saglabājot esošos kravu apjomus, kā arī piesaistot jaunas kravu plūsmas, kravu veidus un klientus.

### Darbības virzieni attīstības programmas mērķa sasniegšanai

1. Veicināt augstākas pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanu (t.sk. kravu pārkraušanu) un jaunu darba vietu radīšanu, kā arī labvēlīgu nosacījumu radīšanu rūpniecības attīstībai ostu industriālajās zonās;
2. turpināt attīstīt modernus ostu kompleksus un kravu termināļus ar attīstītu pieguļošo infrastruktūru Latvijas ostās, kas ļauj nodrošināt kvalitatīvus un konkurētspējīgus kravu ražošanas, apstrādes, uzglabāšanas un pārkraušanas nosacījumus;
3. panākt ciešāku sadarbību starp ostām, dzelzceļu un citiem transporta veidiem, lai spētu piedāvāt kompleksus loģistikas pakalpojumus vienotajā transporta ķēdē. Attīstīt īso distanču jūras kravu pārvadājumus (*short sea shipping*), atslogojot autoceļus no kravu pārvadājumiem, vienlaicīgi samazinot videi kaitīgo izmešu daudzumu (atbilstoši Eiropas Komisijas izstrādātās Baltās grāmatas izvirzītajiem mērķiem);
4. nodrošināt Latvijas ostu attīstību atbilstoši mūsdienu drošības un vides aizsardzības prasībām, kā arī maksimāli draudzīgu pilsētu iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostām pieguļošajās teritorijās;
5. stimulēt pasažieru un ro-ro pārvadājumu līniju attīstību, veicot investīcijas nepieciešamajā ostu infrastruktūrā un veidojot labvēlīgu ostu maksu politiku;
6. nodrošināt investīcijas mazo ostu infrastruktūras attīstībā, tādējādi veicinot pārkrauto kravu (tajā skaitā zivju) apgrozījuma pieaugumu caur ostām un apkārtējo reģionu ekonomisko attīstību (sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, tūrisms, zvejniecība);
7. turpināt ieviest modernās tehnoloģijas un informācijas sistēmas tranzīta un loģistikas nozarē (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma – SKLOIS).

## Sasniedzamie rezultāti

1. Latvijas ostās pārkrauto kravu apjoms ir lielākais starp Baltijas valstīm;
2. ostu pārvaldes savas kompetences robežās ir nodrošinājušas nepieciešamo infrastruktūru un apstākļus, lai palielinātos augstākas pievienotās vērtības kravu (konteinerizēto, ro-ro) apstrādes apjomi, un plašāks pakalpojumu klāsts šādu kravu apkalpošanai;
3. ostu pārvaldes savas kompetences robežās ir nodrošinājušas nepieciešamo infrastruktūru un apstākļus, lai palielinātos regulāro kuģošanas līniju (pasažieru un ro-ro pārvadājumu, t.sk. kruīza kuģu) ienācienu skaits ostās, un apkalpoto pasažieru skaits gan ro-ro līnijās, gan kruīza kuģu satiksmē;
4. nodrošināta pieprasījumam atbilstoša ostu infrastruktūras rekonstrukcija un jaunas izbūve, kā arī sauszemes pievedceļu (autoceļi, dzelzceļš) kapacitāte, t.sk. sasaiste ar TEN-T tīkla infrastruktūru, tādējādi novirzot kravas operācijas no apdzīvotu pilsētu centriem, mazinot sastrēgumus, mazinot kuģu dīkstāves un kuģošanas izmaksas, uzlabojot vides kvalitāti un paaugstinot drošību;
5. jaunu uzņēmumu izveidošanās un darba vietu skaita palielināšanās, veicot ieguldījumus rūpniecisko zonu attīstībā, brīvostu un speciālo ekonomisko zonu teritorijās;
6. paaugstināta kuģošanas drošība ostās un samazinājies kuģu incidentu skaits ostu akvatorijās, veicot ieguldījumus kuģu satiksmes monitoringa un koordinācijas sistēmas attīstībā;
7. attīstīta piekrastes teritorija, tajā skaitā arī tūrismam (jahtu apkope, uzglabāšana), veicot ostu publiskās infrastruktūras sakārtošanu;
8. nodrošināta pāreja uz formalitāšu kārtošanu elektroniskā veidā, izmantojot vienotu kontaktpunktu, kas palielinātu Latvijas transporta infrastruktūras konkurētspēju Baltijas valstu reģionā (SafeSeaNet, SKLOIS);

## Ostu darbības rezultātu raksturojošie rādītāji

Lai labāk un kvalitatīvāk varētu sekot līdzi un novērtēt ostu darbības attīstību (sasniegtos darbības rezultātus), tiek apkopoti un analizēti zemāk esošie rādītāji (dati). Apkopotie rādītāji ir paredzēti, lai varētu sekot līdzi katras ostas un Latvijas ostu nozares attīstībai laika periodā (gadi), rādītāji nav paredzēti Latvijas ostu savstarpējai salīdzināšanai.

### 1. Ostas kopējie rezultativitātes rādītāji

- 1.1. kopējais pārkrauto kravu apjoms (tūkst.t.) un apkalpoto pasažieru skaits:
  - 1.1.1. pārkrauto kravu apjoms (ievestās, izvestās kravas);
  - 1.1.2. apkalpoto pasažieru skaits (prāmju pasažieri, kruīza);
  - 1.1.3. kuģu skaits (pēc tipa – sauskraavu, tankeru, ro-ro, kruīza, u.c.);
  - 1.1.4. kuģu vidējā bruto tonnāža (pēc tipa – sauskraavu, tankeru, ro-ro, u.c.).

- 1.2. teritoriju izmantošanas vidējā intensitāte, pārkrauto kravu apjoms uz ha termināļiem iznomātās teritorijas sadalījumā pa kravu segmentiem;
- 1.3. darba vietu skaits ostas uzņēmumos;
- 1.4. darba vietu skaits rūpnieciskajos/ražošanas uzņēmumos.

## **2. Ostas pārvaldes rezultativitātes rādītāji**

- 2.1. infrastruktūras pietiekamība:
  - 2.1.1. kuģu maksimālie parametri (platums, garums, iegrime), kuri var ienākt ostā, tikt apkalpoti un pilnībā piekrauti;
  - 2.1.2. ostas pievedceļu nodrošinājums;
  - 2.1.3. kuģošanas drošība – incidentu skaits ostas akvatorijā.
- 2.2. no jauna piesaistīto nomnieku skaits;
- 2.3. ostas pārvaldes ienākumu daļa, kura novirzīta investīcijām;
- 2.4. realizēto investīciju projektu skaits (ES fondu līdzfinansēts, ostas pārvaldes finansējums).

## **3. Termināļu rezultativitātes rādītāji**

- 3.1. kopējais pārkrautais kravu apjoms (tūkst.t.) un/vai apkalpoto pasažieru skaits:
  - 3.1.1. pēc kravu veida;
  - 3.1.2. pēc izcelsmes (imports, eksports, tranzīts);
  - 3.1.3. pasažieru skaits (prāmju pasažieri, kruīza).
- 3.2. teritorijas izmantošanas intensitāte, pārkrauto kravu apjoms uz m<sup>2</sup> termināļa teritorijas;
- 3.3. apgrozījums (finanšu);
- 3.4. nomaksātie nodokļi;
- 3.5. darba vietu skaits;
- 3.6. kopējās veiktās investīcijas.

## **4. Rūpniecisko/ražošanas uzņēmumu rezultativitātes rādītāji**

- 4.1. darba vietu skaits;
- 4.2. apgrozījums (finanšu);
- 4.3. nomaksātie nodokļi;
- 4.4. kopējās veiktās investīcijas.

Pēc iespējas objektīvākai ostu rezultativitātes rādītāju izvērtēšanai ir nepieciešams segmentēt ostas pēc to darbības veida un attīstības mērķiem. Tamdēļ, mazās ostas tiek vērtētas pēc atsevišķi noteiktiem kritērijiem, jo, dažās no tām kravu apgrozījuma nav un tās funkcionē un attīstās tikai kā zvejas un jahtu ostas.

## **5. Mazo ostu rezultativitātes rādītāji**

- 5.1. uzņēmumu skaits, dalot pēc darbības veida;
- 5.2. iznomātās un brīvās teritorijas (ha);
- 5.3. veiktās investīcijas (ostas pārvaldes, komersantu);
- 5.4. darba vietu skaits ostas uzņēmumos (esošās, plānotās, no jauna radītās);
- 5.5. uzņēmumu apgrozījums (finanšu);
- 5.6. nomaksātie nodokļi;
- 5.7. ienākošo kuģu skaits (zvejas, kravu, jahtas, u.c.);

## VALSTS POLITIKA ATTIECĪBĀ UZ OSTU ATTĪSTĪBU

Latvijas ostas tiek attīstītas kā vienotas Eirāzijas transporta loģistikas ķēdes sastāvdaļas ar mērķi:

- attīstīt Latvijas tautsaimniecību un nodrošināt ārējo tirdzniecību pa jūru, pilnībā izmantojot Latvijas ostu priekšrocības;
- veicināt eksporta pakalpojumu attīstību, maksimāli izmantojot esošo transporta infrastruktūru un attīstot jaunu;
- veicināt reģionālo attīstību.

Gan mazās, gan lielās ostas ir nozīmīgi ekonomiskās attīstības elementi piekrastes reģionos, tās ir attīstības bāzes piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports. Investīcijas ostu infrastruktūras uzlabošanā pozitīvi ietekmēs kuģošanas drošību, mazinās vides piesārņojuma risku un veicinās ostu apkārtējās vides sakārtotību.

Šo mērķu realizācijai valsts koordinē ostu attīstību un kopējo jautājumu risināšanu:

- koordinē sabalansētu ostu, dzelzceļa un autoceļu jaudu attīstību plānojot dzelzceļa un autotransporta infrastruktūru attīstības projektus;
- veicina vienotā Latvijas ostu transporta koridora iekļaušanu ES transporta sistēmā un tā atpazīstamību globālā pārvadājumu un loģistikas tirgū;
- atbalsta ES fondu piesaisti ostu attīstības projektiem;
- risina robežšķērsošanas jautājumus atbilstoši ES prasībām;
- nodrošina investīciju piesaistei un darba vietu radīšanai pievilcīgu nodokļu režīmu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās.

Valsts ļauj ostām brīvi konkurēt savā starpā piesaistot dažādus kravu veidus un atbalsta ekonomiski pamatotus ostu attīstības plānus.

## ES KONTEKSTS

Eiropas transporta politikas galvenais mērķis ir palīdzēt izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus. Praksē tas nozīmē, ka transportam jāpatērē mazāk un tīrāka enerģija, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina sava negatīvā ietekme uz vidi un svarīgākajiem dabas resursiem.

TEN-T politikas galvenais mērķis ir vienota un multimodāla tīkla izveide, kas aptver gan tradicionālās struktūras uz zemes, gan aprīkojumu (tostarp inteligentās (viedās) transporta sistēmas), lai nodrošinātu drošu un efektīvu transportu, lielu vērību veltot arī transporta ekoloģisko parametru uzlabošanai.

Stratēģijas „Eiropa 2020” kontekstā TEN-T tālākā attīstība būs vērsta uz tādas resursefektīvas transporta sistēmas izveidi, kuras pamatā ir novatoriski risinājumi un kas palīdz risināt ar klimata pārmaiņām un vidi saistītas problēmas un sekmēt teritoriālo kohēziju.

2012.gada 13.septembrī Eiropas Komisija (turpmāk – Komisija) nāca klajā ar paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un reģionu Komitejai „Jūras nozaru izaugsme un izaugsmes noturību veicinošās iespējas” (turpmāk - iniciatīva „Jūras nozaru izaugsme”).

Minētajā paziņojumā Komisija iniciatīvu „Jūras nozaru izaugsme” definē kā stratēģijas „Eiropa 2020” jūrlietu dimensiju, kuras mērķis ir izmantot līdz šim neapzināto Eiropas okeānu, jūru un piekrastes potenciālu nodarbinātības un izaugsmes jomā. Paziņojumā atzīmēts, ka jūra un tās piekraste ir ekonomikas virzītājspēki. Ostas un piekrastes kopienas to ģeogrāfiskās atvērtības dēļ tradicionāli ir bijušas jaunu ideju un inovāciju šūpulis.

Latvija savā pozīcijā par minēto paziņojumu pauž tam atbalstu un norāda, ka paziņojumā minētās piecas jomas – jūras enerģija, akvakultūra, jūras un piekrastes tūrisms, jūras zemes dzīļu resursu ieguve, jūras biotehnoloģija – varētu perspektīvā radīt jaunas darba vietas un nodrošināt ekonomisko izaugsmi. Tai pat laikā jāvērs uzmanība uz to, ka veicinot attīstību paziņojumā minētajās piecās perspektīvajās jomās, jāvērtē, lai tas nerada šķēršļus un ierobežojumus citām ar jūras izmantošanu saistītām nozarēm, kuras jau šobrīd nodrošina ekonomisko ieguvumu un darba vietas. Latvijas gadījumā tas galvenokārt attiecas uz ostu infrastruktūras modernizāciju un attiecīgo pievadceļu izbūvi, kas ir viens no svarīgākajiem faktoriem turpmākai jūras nozaru attīstībai ne tikai tradicionāli jau esošajās nozarēs – kuģošanā un zvejniecībā, bet arī ir būtisks aspekts tādu jūras nozaru attīstībā kā jūras, piekrastes un kruīza tūrisms, jūras akvakultūra, jūras dzīļu ieguve, jūras biotehnoloģija un jūras enerģija. Attīstīta ostu infrastruktūra rada pieprasījumu pēc augsti kvalificēta darbaspēka, nodrošina darba vietas saistītajās nozarēs un veicina piekrastes iedzīvotāju dzīves līmeņa paaugstināšanos, kā arī samazina jūras piesārņojuma riskus.

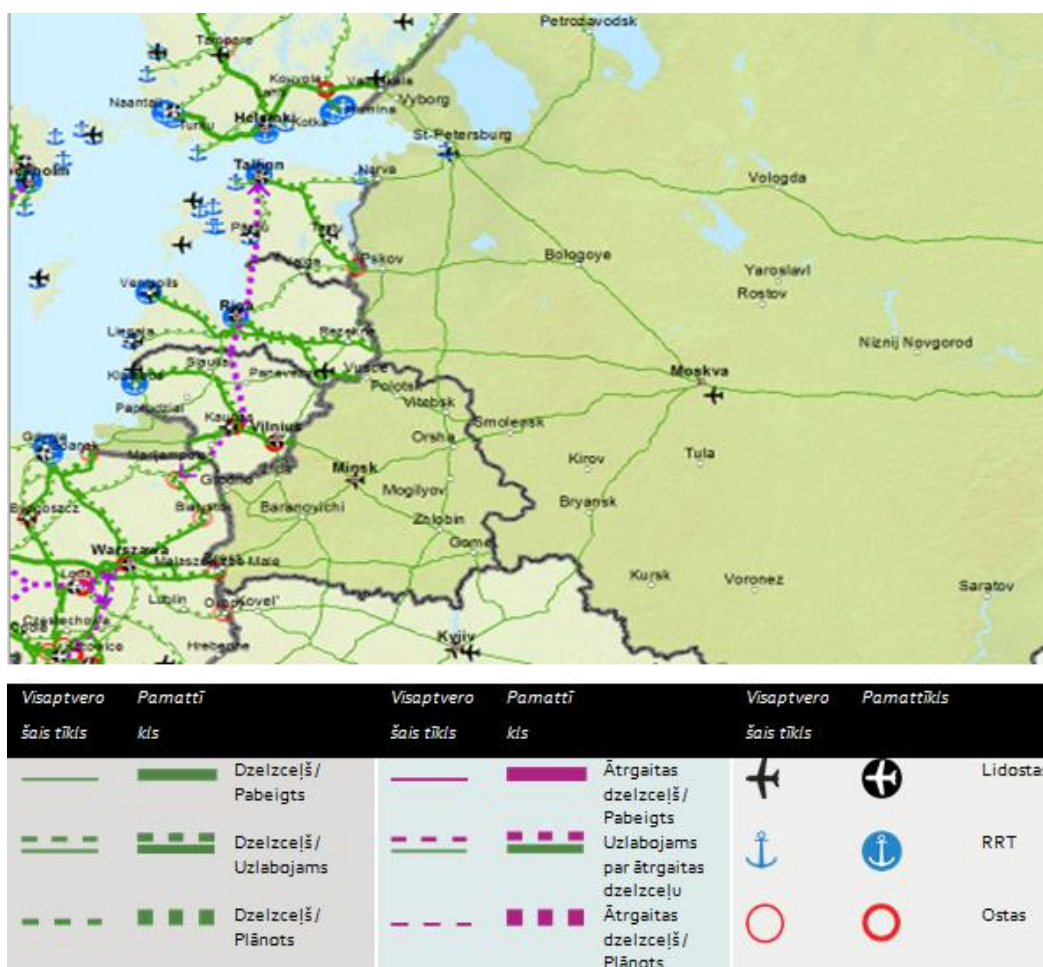
Ostu problēmas tiek aplūkotas arī ES Stratēģijā Baltijas jūras reģionam (turpmāk – ES SBJR). ES SBJR aptver astoņas ES dalībvalstis Baltijas jūras reģionā, kuras ir apvienojušas spēkus, lai risinātu dažādas reģiona problēmas. Trīs vispārīgie Stratēģijas mērķi — „Glābt jūru”, „Nodrošināt reģiona pieejamību” un „Celt pārticību” — saskan ar stratēģijas „Eiropa 2020” mērķiem, proti, gudra, ilgtspējīga un iekļaujoša izaugsme. Stratēģija arī atbalsta sadarbību ar kaimiņvalstīm, tostarp Krieviju un Norvēģiju.

ES SBJR Transporta prioritātes ietvaros ostas tiek skatītas kā nozīmīgi zaļo transporta koridoru (koridori ar labas kvalitātes infrastruktūru un IT risinājumiem, kas nodrošina efektīvu, raitu, videi draudzīgu pārvietošanos) mezgla punkti. Ostu attīstībai nozīmīgi jautājumi tiek skarti arī Jūras drošības un kuģošanas prioritāšu ietvaros – attīstīties par vadošo reģionu jūras drošības jomā, kā arī par Baltijas jūras kā tīras kuģošanas paraug reģiona attīstīšana.

Jau patlaban Latvijas īstenotā transporta politika lielā mērā ir vērsta uz konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidi. Tomēr plānotie pasākumi vienmēr tiek izvērtēti no vides un ekonomisko vajadzību un iespēju samērojamības viedokļa.

## Eiropas Transporta tīkls (TEN-T tīkls)

Esošo TEN-T tīklu Latvijā nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr.1315/2013 (2013.gada 11.decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr.661/2010/ES. TEN-T tīklu veido visaptverošais tīkls un pamattīkls (1. un 2.attēls)



1. attēls. TEN-T infrastruktūras pamattīkls un visaptverošais tīkls Baltijas valstīs – dzelzceļu tīkls. Avots: Eiropas Komisija





2. attēls. TEN-T infrastruktūras pamattīkls un visaptverošais tīkls Baltijas valstīs – autoceļu tīkls. Avots: Eiropas Komisija

*Visaptverošais tīkls* ir TEN-T pamatlīmenis, to veido visa esošā un plānotā infrastruktūra, kas atbilst vadlīnijās izklāstītajām prasībām. Visaptverošais tīkls ir jāpabeidz vēlākais līdz 2050.gada 31.decembrim. Tas sevī ietver Latvijas dzelzceļa tīklu, galvenos autoceļus, trīs lielās ostas – Rīgas brīvdostu, Ventspils brīvdostu un Liepājas SEZ, kā arī Rīgas, Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidostas.

*Pamattīkls* pārklājas ar visaptverošo tīklu, un to veido visaptverošā tīkla stratēģiskā ziņā vissvarīgākās daļas. Pamattīkls ir multimodālā mobilitātes tīkla mugurkauls, tas galvenokārt koncentrējas uz tiem TEN-T komponentiem, kam ir augstākā Eiropas pievienotā vērtība: iztrūkstošie pārrobežu savienojumi, galvenie vājie segmenti un multimodālie mezgli. Pamattīkls ir jāpabeidz vēlākais līdz 2030.gada 31.decembrim. Pamattīklā ir ietvertas Rīgas un Ventspils brīvdostas, autoceļš „Via Baltica”, dzelzceļa projekts „Rail Baltica”, autoceļu un dzelzceļa savienojumi, kas ved no Ventspils un Rīgas uz Baltkrieviju un Krieviju. Praktiski visi Pamattīkla dzelzceļa savienojumi atspoguļoti kā „uzlabojami” (1. attēla kartē ar pārtrauktu līniju), jo ir paredzēta līniju elektrifikācija un GSM-R sakaru sistēmas ieviešana.

Pamattīkla koridori aptver vissvarīgākās tālsatiksmes plūsmas pamattīklā, un tie ir paredzēti, lai uzlabotu pārrobežu saiknes ES. Komisija ir izstrādājusi pamattīkla koridoru koncepciju, ņemot vērā dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus. Šie koridori nodrošinās pamata instrumentu koordinētai pamattīkla ieviešanai. Kas attiecas uz piemērošanas jomu, pamattīkla koridori ir multimodāli, ietver, ja iespējams, vismaz trīs transporta veidus un šķērso vismaz trīs dalībvalstis, tostarp attiecīgos gadījumos jūras maģistrāles. Ja vien iespējams, tiem vajadzētu veidot savienojumu ar jūras ostu. Darbības ziņā pamattīkla koridori nodrošinās platformu jaudas pārvaldībai, ieguldījumiem, tādu iekārtu būvei un koordinācijai, kas nodrošina pārkraušanas iespējas starp dažādiem transporta veidiem, kā arī savstarpēji sadarboties spējīgu satiksmes pārvaldības sistēmu ieviešanai.

Latviju šķērso Ziemeļjūras – Baltijas jūras koridors, kā ietvaros paredzēts izveidot jaunu Eiropas platuma dzelzceļa līniju „Rail Baltica 2” maršrutā Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava, un kurā ietilpst arī „Via Baltica”. Koridorā ietilpst arī Rīga – Ventspils dzelzceļa līnija.

Saistībā ar daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020.gadam, ir izveidots jauns finanšu instruments — "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments" (turpmāk CEF) — ES prioritārās infrastruktūras finansēšanai transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā. Šis instruments atbalstīs infrastruktūru, ko raksturo Eiropas un vienotā tirgus dimensija, un ES atbalstu novirzīs prioritārajiem tīkliem, kas jāpabeidz līdz 2020.gadam, un tām jomām, kurās ir vislielākais pamats Eiropas mēroga rīcībai. Šis instruments būs vienots 33,2 miljardu eiro fonds nākamam finansēšanas periodam no 2014. līdz 2020.gadam, un 26,2 miljardi no tā paredzēti transportam, no kuriem, 11,3 miljardi ir no Kohēzijas fonda un paredzēti ieguldījumiem transporta infrastruktūrā ES dalībvalstīs.

**CEF** finansējumu ir tiesīgas saņemt tikai tās darbības, kas sekmē kopīgu interešu projektus saskaņā ar TEN-T regulu. Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr.1316/2013 (2013.gada 11.decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr.913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr.680/2007 un Regulu (EK) Nr.67/2010, 7.pantam finansiālo palīdzību dotācijas veidā ir tiesīgas saņemt tikai:

- darbības, ar kurām īsteno pamattīklu saskaņā ar TEN-T regulas III nodaļu;
- darbības, ar ko īsteno visaptverošo tīklu saskaņā ar TEN-T regulas II nodaļu, ja šādas darbības palīdz izveidot savienojumus trūkstošajos posmos, atvieglo pārrobežu satiksmes plūsmas vai novērš problemātiskos posmus un ja šādas darbības palīdz arī attīstīt pamattīklu vai savstarpēji savienot pamattīkla koridorus, vai, ja šādas darbības paredzētas galvenajos kravas dzelzceļa koridoros, kuri definēti Regulas (ES) Nr.913/2010 pielikumā, palīdz ieviest ERTMS;
- pētījumi kopīgu interešu projektiem, kas definēti TEN-T regulas 8.panta 1.punkta b) un c) apakšpunktā un pārrobežu prioritārajiem projektiem, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmuma Nr.661/2010/ES III pielikumā;
- darbības kopīgu interešu projektu atbalstam, kā definēts TEN-T regulas 8.panta 1.punkta a), d) un e) apakšpunktā;
- darbības, ar ko tiek īstenota transporta infrastruktūra pamattīkla mezglos, tostarp pilsētu mezglos, kas definēti TEN-T regulas 41.pantā;
- darbības telemātikas lietojumprogrammu atbalstam saskaņā ar TEN-T regulas 31.pantu;
- darbības kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar TEN-T regulas 32.pantu;
- darbības dzelzceļa kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, tostarp modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu;
- darbības, ar kurām īsteno drošas un aizsargātas infrastruktūras saskaņā ar TEN-T regulas 34.pantu;
- darbības, ar kurām atbalsta jūras transporta maģistrāles, kā paredzēts TEN-T regulas 21.pantā.

EK izsludinās projektu iesniegumu atlases konkursus, veiks projektu iesniegumu atlasī un pieņems lēmumu par finansējuma piešķiršanu projektam. Satiksmes ministrija informēs potenciālos finansējuma saņēmējus par EK izsludinātajiem projektu iesniegumu atlases konkursiem un veiks sākotnējo projektu iesniegumu atbilstības nozares attīstības politikai izvērtēšanu pirms to iesniegšanas EK.

#### ***Kohēzijas fonda finansējums***

Atbilstoši Eiropas Komisijas 2014.gada 11.novembrī apstiprinātajai darbības programmai „Izaugsme un nodarbinātība”, lielās ostas varēs saņemt KF finansējumu

specifiskā atbalsta mērķa 6.1.1. „palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” ietvaros.

Atbalstāmās darbības – lai veicinātu drošības līmeņa ostās uzlabošanu un novērstu vājo punktu radītos ierobežojumus TEN-T transporta infrastruktūras darbībā, plānots veikt molu un viļņlaužu rekonstrukciju, infrastruktūras kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, autotransporta un dzelzceļa pievadceļu un ar tiem saistītās infrastruktūras rekonstrukciju, ar ugunsdzēsības un vides aizsardzības prasību ievērošanu, kā arī ar citu drošības prasību ievērošanu saistītās darbības. Finansējuma saņēmēji ir lielo ostu pārvaldes un indikatīvais specifiskā atbalsta mērķa KF finansējums – 74,11 milj.EUR. ES fondu finansējums tiks piešķirts tikai publiskajai infrastruktūrai un tikai gadījumos, ja nav iespējami citi finansēšanas avoti.

Savukārt, atbilstoši 2014. gada 10. aprīļa valsts sekretāru sanāksmē izsludinātajam programmas projektam „Centrālā Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programma 2014. – 2020.gadam”, lai uzlabotu reģiona reģionālo un lokālo mobilitāti, kā arī, lai palielinātu reģiona pievilcību apmeklējumu ziņā, paredzēts, ka programma atbalstīs Baltijas jūras mazo ostu ilgtspējīgu attīstību.

TEN-T regula paredz veicināt jūras savienojumu attīstību ar Jūras maģistrāļu attīstības konceptu. „Jūras maģistrāles” ir daļa no TEN-T tīkla un to mērķis ir koncentrēt kravu plūsmas jūras loģistikas maršrutos tādā veidā, lai uzlabotu esošos jūras transporta savienojumus vai izveidotu jaunus, dzīvotspējīgus un regulārus jūras transporta savienojumus starp dalībvalstīm, kas samazinātu autoceļu noslogotību un/vai uzlabotu piekļuvi salu reģioniem un valstīm. „Jūras maģistrāles” sastāv no jūras maršrutu savienojumiem, ostu iekārtām, kravas termināļiem, loģistikas platformām, saistītās infrastruktūras, aprīkojuma un iekārtām. Kā viens no „jūras maģistrāļu” mērķiem ir nodrošināt iespēju veikt tuvsatiksmes kuģošānu (*short sea shipping*) vismaz starp divām ostām, izmantojot vienkāršotas administratīvās procedūras. Ņemot vērā Latvijas ostu iesaisti TEN-T tīklā „jūras maģistrāles” var kalpot kā elements jūras pārvadājumu attīstībā.

## **Ilgtspēja, vides prasības**

Visos transporta veidos jārēķinās ar aizvien pieaugošām starptautiskajām un ES vides aizsardzības prasībām, kas arvien būtiskāk ietekmē nozares attīstību no ekonomiskā izdevīguma viedokļa. Vides pārvaldības sistēmas ietvaros tiek izvērtēta Latvijas ostu darbība, tās mijiedarbība ar vidi un identificēti būtiskie vides aspekti. Latvijas ostu darbības būtiskie aspekti ir saistīti ar kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanu, kravu pārkraušanas procesā radītajiem putekļiem, ostas teritorijas piesārņojuma risku, bīstamo un piesārņojošo kravu apriti.

Lai attīstītu jaunus infrastruktūras projektus, Latvijas ostās tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums, kura nepieciešamību nosaka 1998.gada 14.oktobra likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu". 2011.gada 25.janvārī tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr.83 "Kārtība, kādā novērtējama paredzētās darbības ietekme uz vidi", kas precīzi reglamentē likumā "Par ietekmes uz vidi novērtējumu" noteikto prasību izpildes mehānismu.

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/33/ES (2012.gada 21.novembris), ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra satura samazināšanu flotes degvielā, (turpmāk – Direktīva 2012/33/ES) paredz ar 2015.gada 1.janvāri samazināt pieļaujamo sēra saturu kuģu degvielā no pašreiz atļautā 1% līdz 0.1%, kuģojot emisiju kontroles rajonos (Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā un Lamanša šaurumā).

MARPOL konvencijas VI pielikums<sup>1</sup> paredz, ka emisijas kontroles rajonos sēra saturs degvielās nedrīkst pārsniegt 1.0% no 2010.gada 1. jūlija un 0.1% no 2015.gada 1. janvāra. Šādi rajoni ārpus ES ir Savienoto Valstu Karību jūras reģiona un Ziemeļamerikas emisijas kontroles rajons.

MARPOL konvencijas VI pielikums paredz, ka ārpus emisijas kontroles rajoniem no 2020.gada 1.janvāra būs jāizmanto kuģu degviela, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5%. Taču, ja Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) organizētā ekspertu grupa, izvērtējot konstatēs, ka šādas degvielas pieejamība ir nepietiekama, ar dalībvalstu attiecīgu lēmumu šīs prasības stāties spēkā no 2025.gada 1.janvāra. Līdz tam brīdim ir spēkā esošās prasības lietot degvielas, kur sēra saturs nepārsniedz 3.5%.

Savukārt Direktīva 2012/33/ES paredz, ka neatkarīgi no IMO veiktā izvērtējuma rezultātiem ES dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, ekskluzīvajās ekonomikas zonās un piesārņojuma kontroles zonās ārpus emisiju kontroles rajoniem neizmanto flotes degvielu, kuras sēra saturs ir lielāks par 0.5 % no 2020.gada 1.janvāra.

Minētajām prasībām atbilstoša kuģu degvielas cena ir augstāka, kas nozīmē, ka visticamāk pieaugs transportēšanas izmaksas un rezultātā var pieaugt arī pārvadāto preču cena. Minēto ierobežojumu dēļ kravas var tikt novirzītas no jūras transporta uz sauszemes transportu, tādējādi radot papildu slodzi un no tā izrietošās sekas ceļu segumam, kā arī mazinot ekonomisko ieguvumu. Rezultātā var samazināties videi draudzīgākā jūras transporta izmantošana un gaisa piesārņojums varētu pat pieaugt. Jāpiebilst, ka noteiktās prasības varētu ietekmēt atsevišķu reģionu ostu konkurētspēju.

Atbilstoši Ministru kabineta 2006.gada 26.septembra noteikumiem Nr.801 „Noteikumi par sēra satura ierobežošanu atsevišķiem šķidrās degvielas veidiem” Latvijas Jūras administrācija, veicot inspekcijas ostas valsts kontroles ietvaros, pārbauda degvielas piegādes pavaddokumentus un, vai žurnālos tiek veikti ieraksti par degvielas nomaiņu. Valsts Vides dienests (VVD) veic pārbaudes vai tiek ievēroti sēra satura ierobežojumi flotes degvielās. Valsts ieņēmumu dienests (VID) veic flotes degvielu tirgus uzraudzību. Par sēra satura degvielā neievērošanu VVD var piemērot sodu saskaņā ar Latvijas administratīvo pārkāpumu kodeksu 88.pantu.

EK 2013.gada 28.jūnijā publicēja ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei – Pirmais progresa ziņojums par Komisijas dienestu darba dokumenta „Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums” (Toolbox) īstenošanu. Progresa ziņojumā Eiropas Komisija lielu vērību pievērsusi arī Eiropas Ilgtspējīgas Kuģošanas Foruma (*European Sustainable Shipping Forum – ESSF*) izveidei un darbībai kā atbilstošam formātam būtisko jautājumu apspriešanai. ESSF piedalās dalībvalstīs un nozares pārstāvji, tai skaitā arī Baltijas ostu organizācija (BPO).

Latvija starptautiskajos forumos un ES savu pozīciju par šo un citiem vides aizsardzības jautājumiem jūrniecības apakšnozarē formulē, vadoties no pieejamajiem pētījumiem, ES kontekstā izmantojot arī normatīvo aktu projektu ietekmes novērtējumos minēto. Ņemot vērā jūrniecības apakšnozares globālo raksturu, Satiksmes ministrija turpinās uzsvērt starptautiskā regulējuma priekšrocības iepretim iespējamiem reģionāliem risinājumiem.

---

<sup>1</sup> 1973.gada Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kas grozīta ar 1978.gada Protokolu, (MARPOL 73/78) VI pielikums „Noteikumi gaisa piesārņojuma novēršanai no kuģiem”

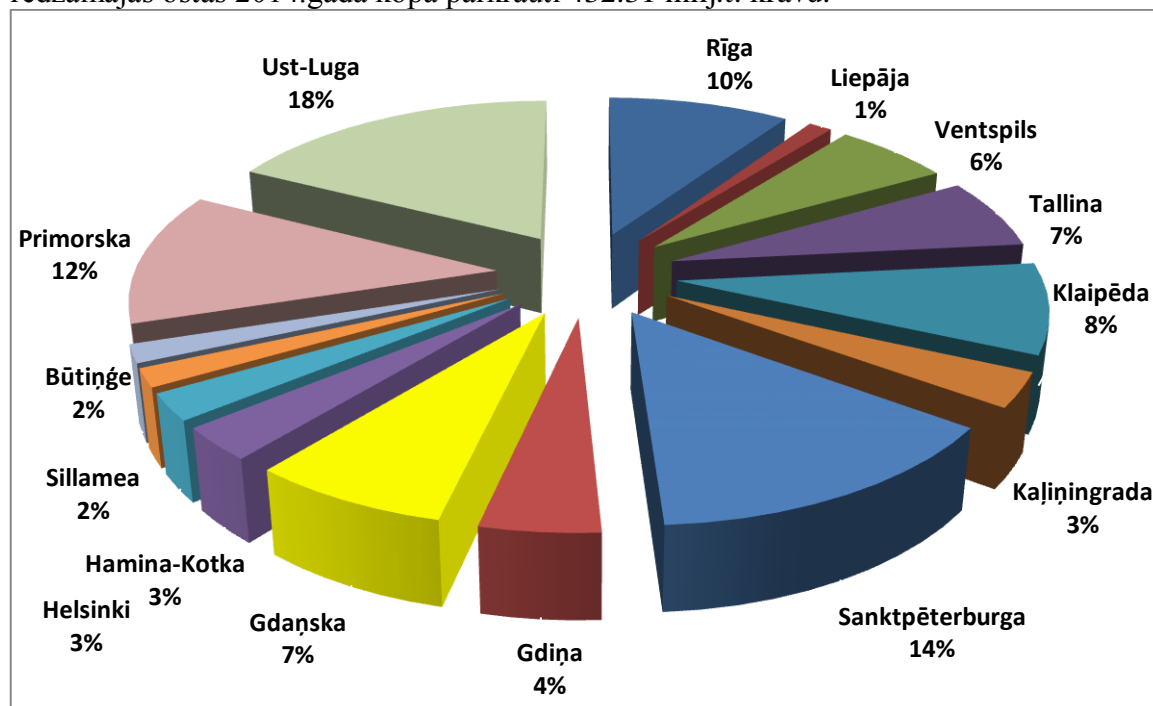
## ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE

### Baltijas jūras austrumu krasta reģiona ostas

Starptautisko kravu pārvadājumu apjomi, struktūra un virzieni ir tieši atkarīgi no globālā mērogā notiekošajiem ekonomiskajiem procesiem, t.i., atsevišķu valstu un reģionu ekonomiskās attīstības, kā arī kravu transportam izmantojamās infrastruktūras nodrošinājuma. Baltijas jūras Austrumu krasta reģionā kravu pārvadājumu plūsmu ievērojami ietekmē Krievijas, Kazahstānas, Baltkrievijas un citu NVS valstu ekonomikas izaugsme. Šīs valstis lielā mērā izmanto Latvijas ostas savu energomateriālu un izejvielu eksportam un importē produkciju no ES. Lai arī ES ekonomiskās izaugsmes tempi ir lēnāki kā strauji augošajā NVS un Āzijas valstu ekonomikā, ES nākotnes ekonomiskā izaugsme cieši saistīta ar importa vajadzību apmierināšanu.

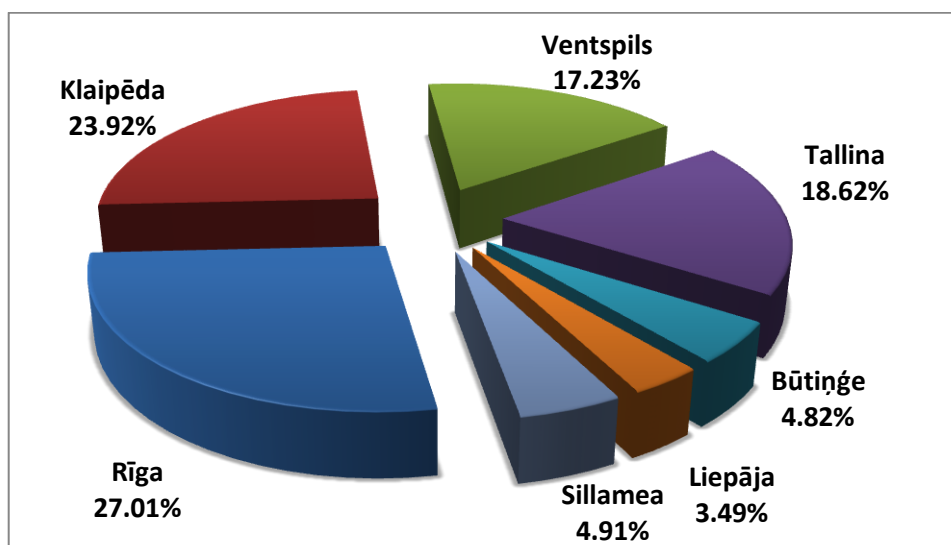
Krieviju raksturo strauja ekonomiskā attīstība, kas lielā mērā tiek nodrošināta, veicot šīs valsts derīgo izrakteņu, izejvielu un energoresursu tirdzniecību pasaules tirgū. Baltijas valstu kontekstā īpaši aktuālas ir beramkravu un lejamkravu eksports no Krievijas un NVS valstīm, pieaug arī pasaules mēroga kompāniju interese veidot savas ražotnes Krievijā. Līdz ar to komplektējošo daļu tranzīts caur Baltijas jūras Austrumu krasta ostām uz Krieviju varētu pieaugt.

Salīdzinot kravu apgrozību Baltija jūras Austrumu krasta ostās, 2014.gadā (3. attēls) jāsecina, ka Rīgas brīvosta pēc pārkrauto kravu apjoma (10%) atrodas uzreiz aiz strauji augošajām Krievijas ostām – Primorskas, Sanktpēterburgas un Ust-Lugas. Attēlā redzamajās ostās 2014.gadā kopā pārkrauti 432.31 milj.t. kravu.



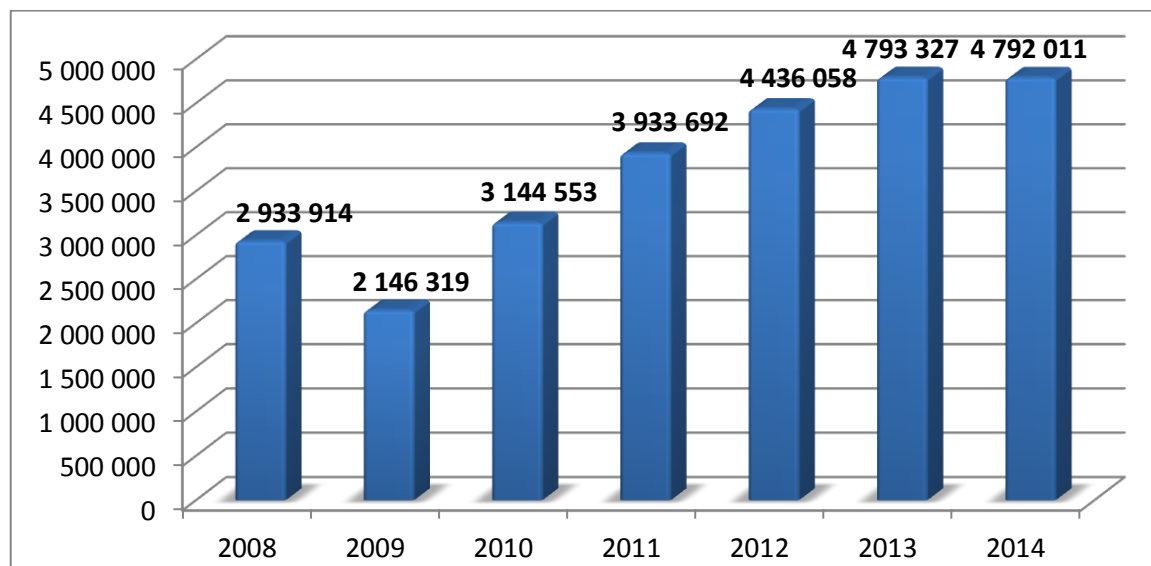
3. attēls. **Baltijas jūras Austruma krasta ostu kravu apgrozījuma sadalījums 2014.gadā, %**, Avots: Satiksmes ministrija

Salīdzinot kopējo kravu apgrozījumu trīs Baltijas valstu lielākajās ostās (4. attēls), Rīgas brīvosta 2014.gadā ir spējusi palielināt savu īpatsvaru Baltijas valstu ostu starpā un tās īpatsvars sasniedza 27.01%, savukārt Ventspils brīvostā pārkrauti 17.23% un Liepājas ostā 3.49% no kopējā apgrozījuma.



4. attēls. **Kravu apgrozījuma salīdzinājums Baltijas valstu lielākajās ostās 2014. gadā, %**, Avots: Satiksmes ministrija

Ar katru gadu konteineru izmantošana kravu pārvadājumos starp valstīm un kontinentiem arvien palielinās. Šī tendence novērojama ne tikai pasaules mērogā, bet arī Baltijas jūras reģionā. Arī Latvijā pārkrauto konteineru kravu apjomu palielināšana ir viena no prioritātēm, jo tās pamatā ir kravas ar augstu pievienoto vērtību, kuras dod lielāku iespēju Latvijas uzņēmējiem (arī valstij) gūt lielākus ieņēmumus. Apskatot kravu plūsmu tendences lielākajās Baltijas jūras Austrumu krasta konteineru ostās (Rīga, Ust-Luga, Sanktpēterburga, Tallina, Klaipēda) var secināt, ka konteinerkravu apjomi Baltijas jūras Austrumu krasta reģionā pieaug ar katru gadu (5. attēls).



5. attēls. **Pārkrauto konteineru skaits ostās 2008.-2014.gads, TEU**. Avots: Satiksmes ministrija

## Latvijas ostas

Latviju, Baltijas jūras reģiona kopējā kontekstā raksturo stratēģisks ģeogrāfisks novietojums ar neaizsalstošām trim lielajām ostām un plaši izvērstu autoceļu un dzelzceļu infrastruktūru, kas lielākoties vērsts Krievijas un citu NVS valstu resursu eksporta un importa vajadzībām. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru, naftas produktu cauruļvada operatora pakalpojumus, kuri darbojas starptautiskas konkurences apstākļos, un galvenokārt konkurē ar pārējām Baltijas valstīm, Somiju un Krieviju.

Neraugoties uz ostās pārkrautajiem un caur Latviju pārvadātajiem kravu tonnāžu apjomiem ir jāturpina, meklēt jauni risinājumi, lai Latvijas izdevīgais ģeogrāfiskais novietojums un multimodālā loģistikas infrastruktūra tiktu pilnvērtīgāk izmantota – turklāt tā, lai maksimizētu nozares makroekonomisko efektu.

Līdz ar to nepieciešams kāpināt katras Latvijas loģistikas nozares apkalpotās kravu tonnas pievienoto vērtību, tai skaitā koncentrējoties uz iepriekš minētajām, un citām kravām, kuru piesaistei ir potenciāls jaunu darbavietu un pakalpojumu radīšanā.

Līdz ar sauszemes kravu pārvadājumu attīstīšanu no Āzijas valstīm uz Eiropu (arī pretējā virzienā), izmantojot Transsibīrijas dzelzceļa maģistrāli, aktualizējas jautājums par Ķīnas, Japānas un Korejas kravu transportēšanu. Tādējādi šīs kravas dod papildus iespējas palielināt kravu apjomus Baltijas valstu ostās un paplašināt sniedzamo pakalpojumu klāstu.

Svarīgākie multimodālie transporta virzieni, kas jau šobrīd ir Latvijas prioritāte:

- Ķīna – Kazahstāna – Latvija – Eiropas Savienība (Baltija, Skandināvija un Vācija) sauszemes pārvadājumi;
- Ķīna – pa jūru uz Latvijas ostām un tālāk Maskava, NVS valstis, vai Baltijas valstis;
- Melnā jūra – Baltijas jūra: preču tranzīts caur Melno jūru (Ukrainu), gan no Turcijas un citām Melnās jūras reģiona valstīm, gan no Āzijas, uz Baltiju un Skandināviju caur Latviju.

Koridori, kas var tikt izmantoti tranzīta kravu apjomu palielināšanai caur Latviju tālākā perspektīvā ir:

- Ķīna, Koreja, Japāna – Transsibīrija – Latvija – ES;
- Rail Baltica;
- ES, Āzija – Latvijas ostas – Krievijas reģioni.

Citvalstu kravu piesaiste, kas ļautu noturēt un palielināt pārkraujamo kravu apjomu ostās ir viens no galvenajiem uzdevumiem. Apkopotie statistikas dati liecina, ka visos trīs galvenajos reģiona ostu kravu veidos – naftas produkti, akmeņogles un konteineri – šobrīd jau dominē Krievijas ostas.

Viens no nozīmīgākajiem jautājumiem Latvijas ostu un speciālo ekonomisko zonu tālākai izaugsmei ir loģistikas un distribūcijas centru attīstība, uzsvāru liekot uz Āzijas un Tālo Austrumu valstu kravu piesaisti. Latvija var kalpot par Āzijas un Tālo Austrumu valstu (Ķīna, Koreja) kravu distribūcijas centru Baltijas un Skandināvijas tirgū. Lai veiksmīgi attīstītos loģistikas un distribūcijas sektors Latvijā, ļoti uzmanīgi jāvērtē jebkuras izmaiņas nodokļu un muitas jomā. Pēdējo gadu laikā ir panākti būtiski uzlabojumi attiecībā uz atliktā PVN režīma ieviešanu, atbrīvojumiem no galvojuma, fiskālā pārstāvja ieviešanu un citām loģistikas darbībām svarīgām niansēm.



## Ostu pārvaldība

Latvijas ostu pārvaldīšanas sistēma ir veidota pēc zemes un infrastruktūras pārvaldības (*landlord*) principa. Ostu zeme un akvatorija pamatā pieder valstij un pašvaldībai, kuras nodevušas to pārvaldīt Ostas pārvaldei. Ostas pārvaldes galvenā lēmējinstītūcija ir ostas valde, un lai nodrošinātu līdzvērtīgu valsts un pašvaldību interešu pārstāvēniecību lielajās ostās no valsts puses ir četri pārstāvji un no pašvaldības puses arī četri pārstāvji. Savukārt mazo ostu valdi izveido attiecīgās pašvaldības dome ne vairāk kā 10 locekļu sastāvā, tajā darbojas vietējās pašvaldības un četru ministriju pārstāvji.

Ostu pārvaldēm ir jāveicina uzņēmējdarbības vide ostas teritorijā. Pārvalde ir atbildīga par navigācijas drošību, paredzētā ostas un pietātņu dziļuma un infrastruktūras uzturēšanu. Ostu pārvalžu ieņēmumus pamatā sastāda ostu maksas, kuras maksā ostā ienākošie kuģi, un zemes nomas maksas, ko maksā ostas teritorijā strādājošie komersanti.

Ostas darbojas neatkarīgi un plāno savu attīstību, ņemot vērā tās iespējas un konkurētspēju starptautiskā ostu pakalpojumu tirgū.

Skatoties no ostu pārvalžu viedokļa, svarīgākais ir kravu apgrozījums, jo lielākā daļa ieņēmumi ir no ostu maksām un šie līdzekļi tālāk tiek novirzīti ostas infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai. Savukārt pašvaldības intereses vairāk saistās ar darba vietu nodrošināšanu apkārtējās teritorijas iedzīvotājiem.

Valsts ir ieinteresēta ostu konkurētspējas nodrošināšanā, jo tādējādi palielinās (2013.gada rādītāji):

- iekšzemes kopprodukts – kopējais faktiskajās cenās 23 315.5 milj.EUR, no tiem, transports un uzglabāšana 2 373.6 milj.EUR, tādējādi nozaru struktūrā veidojot 11.4%;
- pakalpojumu eksports – saistībā ar tranzītkravu pārvadāšanu un apstrādi ostās 347 milj.EUR, bet tranzīta nozarē kopā, ieskaitot dzelzceļu un autotransportu – 895 milj.EUR veidojot 24.2% no kopējā pakalpojumu eksporta (2.tabula);
- darba vietas;
- investīciju apjomi;
- ieņēmumi valsts un pašvaldību budžetos.

2.tabula

### Pakalpojumu eksports saistībā ar tranzīta kravu apkalpošanu (milj.EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Liepājas osta (stividori un ekspeditori)	13	16	13	11	14	13	10
Rīgas brīvosta (stividori un ekspeditori)	67	108	114	92	114	121	110
Ventspils brīvosta (stividori un ekspeditori)	110	100	111	120	107	134	129
Pārējie uzņēmumi (galvenokārt kuģu aģenti)	102	87	84	77	101	111	98
Dzelzceļš	216	267	272	246	329	357	319
Auto	185	219	131	164	222	240	229
<b>kopā</b>	<b>693</b>	<b>797</b>	<b>724</b>	<b>710</b>	<b>886</b>	<b>976</b>	<b>895</b>

Avots: Latvijas Banka

Attīstot ar tranzīta kravām saistītus papildpakalpojumus, tiek radīta jauna pievienotā vērtība un jaunas darba vietas. Balstoties uz kopējām tendencēm transporta politikā ES un pasaulē, valsts ir ieinteresēta multimodālā transporta attīstībā, tādējādi veicinot sauszemes kravu transporta novirzīšanu uz videi saudzīgāko – jūras transportu. Lai uzlabotu ostu konkurētspēju, nodrošinātu drošu un mūsdienu vides aizsardzības



prasībām atbilstošu ostu darbību, valsts piedalās ostu koplietošanas infrastruktūras attīstības projektos ar valsts budžeta un ES fondu līdzekļiem. Investējot ostu infrastruktūras projektos, tiek ņemti vērā dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras attīstības projekti, kā arī pašvaldību iespējas un plāni attiecīgo pašvaldības infrastruktūru attīstībā.

## **Ziemas navigācija**

Likumā par ostām ir noteikts, ka ziemas navigācijas nodrošināšana (t.sk. ledlauža pakalpojumi) ir ostu pārvalžu kompetencē. Ostu pārvaldes to nodrošina no saviem finanšu līdzekļiem.

Ministru kabineta 2010.gada 21.decembra noteikumos Nr.1171 „Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos” IV sadaļā „Ledus apdraudējuma gadījumā veicamie pasākumi” ir noteikts, ka ziemas navigācijas periods Latvijas ostās ir no 15.decembra līdz 15.aprīlim. Ziemas navigācijas kārtību ledus apstākļos Latvijas ostās un ostu pievedceļos nosaka attiecīgo ostu pārvaldes saskaņā ar Likumu par ostām un attiecīgo ostu noteikumiem. Rīgas brīvostas pārvalde, ņemot vērā reālos ledus apstākļus un iespējamus cilvēku dzīvības apdraudējumus jūrā, kā arī lai aizsargātu Latvijas kuģojamos ūdeņus un piekrastes zonu Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līcī, iespēju robežās nodrošina ledlauža pakalpojumus Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līcī. Tajā skaitā arī mazo ostu – Salacgrīvas, Skultes, Mērsraga, un Rojas ostu pieejās. Ņemot vērā apkalpojamās teritorijas lielumu, ledus laušanas procesā tiek iesaistīts ne tikai Latvijā vienīgais ledlauzis „Varma” (būvēts 1968.gadā), bet arī Rīgas brīvostas velkoņi. Ņemot vērā ledlauža vecumu, tā remontdarbiem un ikgadējai uzturēšanai ir nepieciešami ievērojami finanšu līdzekļi.

Lai spētu nodrošināt valstiski svarīgu funkciju veikšanu – ziemas navigācijas nodrošināšanu Latvijas ūdeņos, īpaši Rīgas jūras līča teritorijā, būtu nepieciešams vēl viens ledlauzis. Uz kuģošanas drošības nodrošināšanas nepieciešamību ziemas navigācijas periodā bija vērsta uzmanība arī „Nacionālajā attīstības plānā 2014. – 2020.gadam”. Tur kā viens no atbalstītajiem pasākumiem rīcības virziena ekonomiskās aktivitātes veicināšana reģionos – teritoriju potenciāla izmantošana, bija iekļauts „Kuģošanas drošības nodrošināšana ziemas navigācijas periodā mazajās ostās”.

## **Ostu pieejamība un vides aizsardzība**

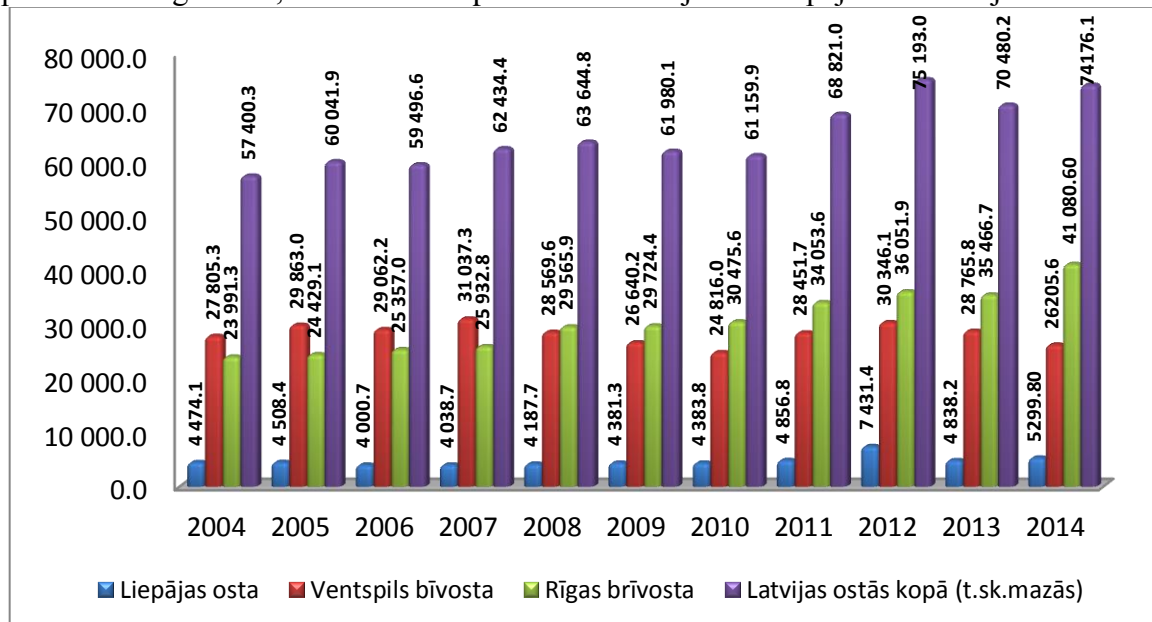
Rudenī un ziemā, biežu un spēcīgu vētru ietekmē intensīvi (no 500 tūkst.m<sup>3</sup> līdz pat 1 milj.m<sup>3</sup> gadā) tiek aizskalots Ventspils brīvostas pieejas kuģu kanāls. Lai varētu nodrošināt valstiski svarīgu funkciju veikšanu – pieeju ostai, kuģošanas drošību un stiprināt avārijas seku likvidācijas jaudas, būtu nepieciešams iegādāties jaunu daudzfunkcionālu zemes sūcēju, kurš varētu palīdzēt arī avārijas noplūžu gadījumos (savākt smagos naftas produktus no ūdens virsmas). Šobrīd Ventspils brīvostas pārvaldes īpašumā esošais zemes smēlētājs „Dzelme” ir būvēts 1979. gadā, tas ir novecojis un tā ekspluatācijas izmaksas ir ļoti lielas salīdzinājumā ar veiktspēju.

## **Kravu apgrozījums**

Latvijā darbojas trīs lielās ostas – Ventspils, Rīga un Liepāja, kuru īpatsvars pēc pārkrauto kravu apjoma 2013.gadā bija 98%, un septiņas mazās ostas – Engure, Lielupe, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva, Skulte. Visas trīs Latvijas lielās ostas ir izteiktas

eksporta ostas – nosūtīto kravu apjoms (galvenokārt tranzītkravas no Krievijas, Baltkrievijas un citām NVS valstīm) daudzkārt pārsniedz saņemto kravu apjomu.

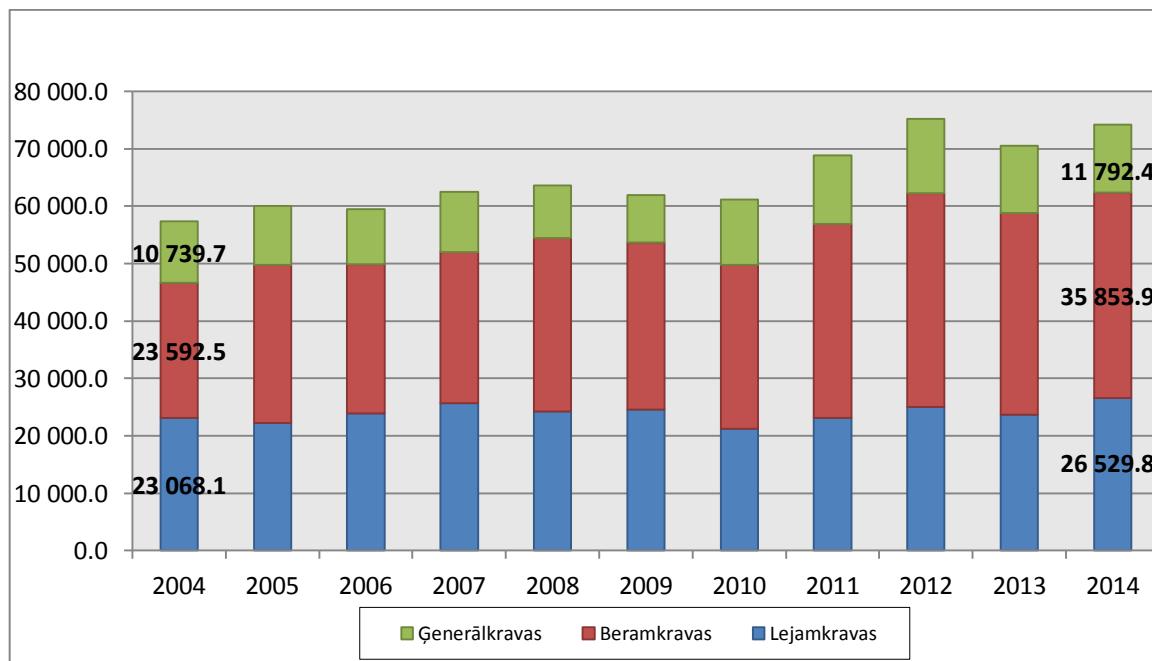
2014.gadā, salīdzinot ar 2013. gadu, kopējais Latvijas ostu kravu apgrozījums palielinājies par 5.2%. Ja 2013.gadā tas bija 70.48 milj.t., tad 2014.gadā 74.18 milj.t. (6. attēls). Vairāk nekā puse no Latvijas kopējā ostu kravu apgrozījuma – 41.08 milj.t. – pārkrautas Rīgas ostā, tai seko Ventspils ar 26.21 milj.t. un Liepāja ar 5.3 milj.t.



6. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Latvijas ostās (tūkst.t.) 2004.-2014.gads.**

Avots: Satiksmes ministrija

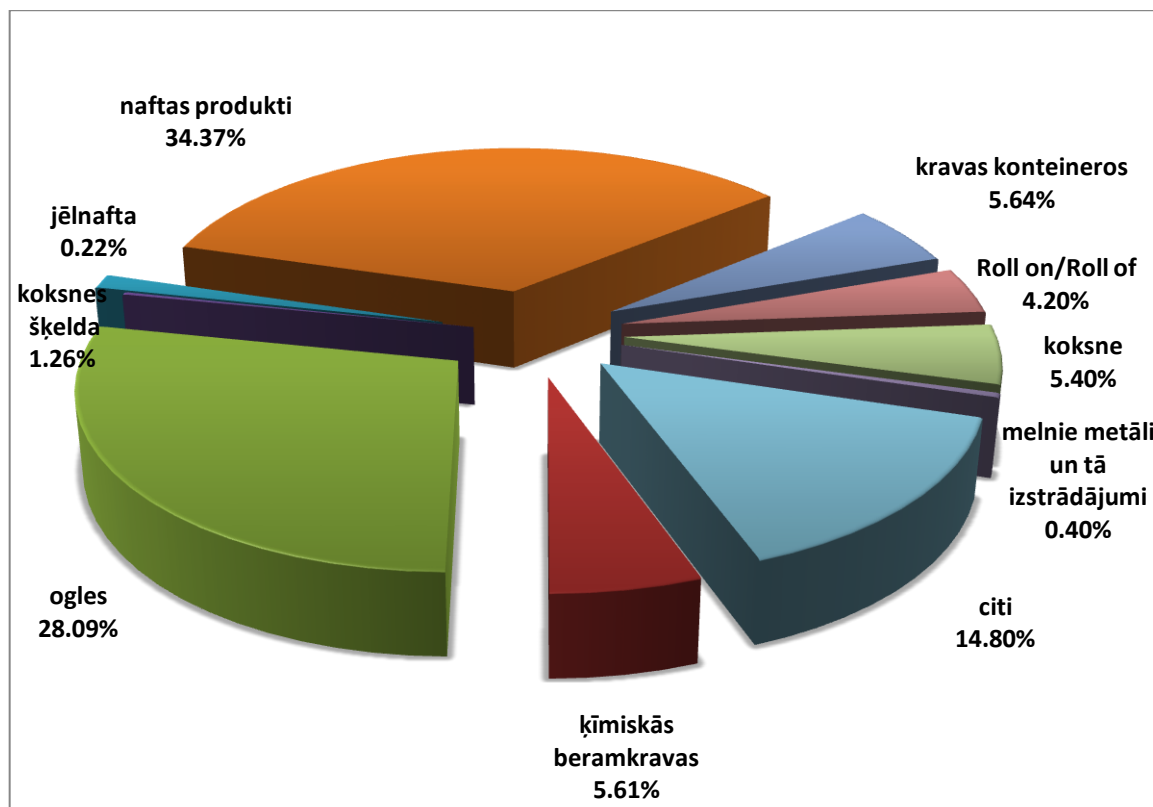
Vislielāko apgrozījumu ar 35.85 milj.t. Latvijas ostās veidoja beramkravas, ar 26.53 milj.t. seko lejamkravas, bet ģenerālkravas 11.79 milj.t. (7. attēls).



7. attēls. **Kravu sadalījums Latvijas ostās (tūkst.t.) 2004. – 2014.gads.**

Avots: Satiksmes ministrija

Pēc pārkrauto kravu veidiem caur Latvijas ostām 2014. gadā vislielāko apjomu veido naftas produkti (34.37%), seko ogles (28.09%), un citas kravas (t.sk. celtniecības materiāli, cements, šķembas u.c.). (8. attēls).



8. attēls. Latvijas ostās pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %. Avots: Satiksmes ministrija

Latvijas mazajās ostās 2014.gadā kopā pārkrauti 1.59 milj.t. kravu, kas ir par 12.8% vairāk nekā 2013.gadā, kad tika pārkrauti 1.41 milj.t. (3. tabula).

3. tabula

### Kravu apgrozījums Latvijas mazajās ostās, 2004.-2014.gads (tūkst.t.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Skulte	612	485	371.6	543.3	450.9	498.8	644.8	689.4	589.7	683.1	742.4
Mērsrags	264.3	358.6	278.1	401.2	500.7	393.7	402.8	435.2	443.3	391.8	483.6
Salacgrīva	221.5	373.6	381.8	414.6	333.1	316.7	381.8	271.7	285.5	294.3	332.4
Roja	23.2	23.2	39.9	60.9	37.2	22.1	51.9	59.7	42.7	40.1	31.5
Pāvilosta	7.2	0	4.2	4.6	4.1	2.8	2.8	2.2	2	0	0.2
Lielupe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Engure	1.4	1.1	1	1	0.2	0.1	0.2	0.2	0	0	0
<b>Kopā</b>	<b>1129.6</b>	<b>1241.4</b>	<b>1076.6</b>	<b>1425.7</b>	<b>1326.2</b>	<b>1234.2</b>	<b>1458.4</b>	<b>1458.4</b>	<b>1363.2</b>	<b>1409.3</b>	<b>1590.1</b>

Avots: Satiksmes ministrija

Mazo ostu kravu apgrozījumam un tā pieaugumam ir svarīga nozīme apkārtējo reģionu attīstībā – tiek sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, veicināta ekonomiskā

attīstība. Komerčiālās kravas tiek pārkrautas Skultes, Mērsraga, Salacgrīvas un Rojas ostās. Engures, Pāvilostas un Lielupes<sup>2</sup> ostas funkcionē tikai kā zvejas un jahtu ostas.

Lielākā daļa Latvijas ostu atrodas Rīgas jūras līča krastos, bet Baltijas jūras piekrastē atrodas trīs neaizsalstošās ostas – starptautiskas nozīmes Ventspils un Liepājas osta, kā arī Pāvilosta. Lielāko daļu Rīgas līča ostu darbību ziemā apgrūtina ledus.

Lai Latvija turpinātu veiksmīgu darbību starptautiskajā tirdzniecībā, tranzīta aprītē, veiktu investīciju piesaisti, ražošanas attīstību un jaunu darbavietu radīšanu, lielajām ostām ir noteikts īpašā režīma statuss ar nodokļu atvieglojumiem. Ventspils un Rīgas ostām ir noteikts brīvostas statuss, bet Liepājas osta ir daļa no Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas. Šī nodokļu režīma termiņš saskaņā ar likumu „Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās” ir 2035.gada 31.decembris. Tas dod iespēju komersantiem līdz pat 2035.gada 31.decembrim noslēgt līgumu par ieguldījumu veikšanu un nodokļu atvieglojumus saņemt līdz brīdim kamēr sasniedz līgumā paredzēto atbalsta intensitāti no veiktajām investīcijām.

---

<sup>2</sup> Lielupes osta darbojas tikai kā jahtu osta ( programmas izstrādāšanas laikā tā ir juridiski slēgta)

## SVID ANALĪZE

### **Stiprās puses:**

- Stratēģiski izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis;
- dalība ES un pievienošanās eiro zonai 2014.gada 1.janvārī nodrošina ērtu pārvietošanos un tirdzniecību ES tirgū;
- labi attīstīta infrastruktūra, kas ietver dziļūdens piestātnes, kravu terminālus, naftas produktu cauruļvadu;
- brīvas teritorijas jaunu kravu terminālu būvniecībai;
- labi priekšnoteikumi industriālo un distribūcijas parku attīstībai;
- nodokļu atvieglojumi brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās;
- daudzfunkcionāls tehniskais aprīkojums dažādu kravu apstrādei;
- Latvija ir visīsākais ceļš no ES uz Krieviju (apliecina arī *Lloyd's List Register* publikācijas) – nav jāšķērso citas tranzīta valstis (Baltkrievija, Ukraina);
- vienota dzelzceļa sistēma ar NVS valstīm (1520 mm), vienota dokumentācija, informācijas plūsmas un ritošais sastāvs;
- tiek nodrošināta nepārtraukta kuģu/kravu apstrāde ostās (24/7/365);
- Latvijas ostas ir drošas ne vien kuģošanas, bet arī kravu uzglabāšanas un pārkraušanas ziņā.

### **Vājās puses:**

- Pieprasījumam nepietiekošs akvatorijas dziļums atsevišķās ostās;
- nepietiekošs finansējums pilnvērtīgai ostu attīstības nodrošināšanai;
- nepietiekoši attīstīta pievadceļu infrastruktūra (dzelzceļa un auto pievedceļi);
- kopējās hidrotehniskās būves atsevišķās ostās ir kritiskā stāvoklī (apdraudēta kuģošanas drošība un ostas pamatfunkciju veikšana);
- mazo ostu darbību ietekmē sezonālitate – ziemas mēnešos kuģošanu ietekmē ledus;
- atsevišķās ostās nepietiekami kraujlaukumi un noliktavu platības.

### **Iespējas:**

- Ostu pakalpojumu dažādošana, efektīva izmantošana un kvalitatīvu jaunu ostas kravu pārkraušanas jaudu attīstība;
- kuģošanas drošības uzlabošana, ko nodrošinās ostas kuģu ceļu un akvatorijas padziļināšana, kā arī mūsdienu prasībām atbilstoša navigācijas vadības un kontroles aprīkojuma uzstādīšana;
- vides aizsardzības jautājumu sakārtošana, kas ir svarīga ne tikai vides aizsardzības, bet arī ostas publiskā tēla veidošanas kontekstā;
- papildināt ostu pakalpojumus ar ražošanas un apstrādes industriju;
- konteineru pārvadājumu pa dzelzceļu veicināšana un jaunu maršrutu izveidošana;
- ārvalstu investoru piesaiste, tajā skaitā, piedaloties starptautiska mēroga nozares izstādēs/konferencēs;
- Latvijas transporta sistēmas pilnvērtīga iekļaušanās ES un Eirāzijas transporta sistēmā;
- preču tirdzniecības apjomu palielināšanās starp ES, NVS valstīm un Āzijas tirgu.

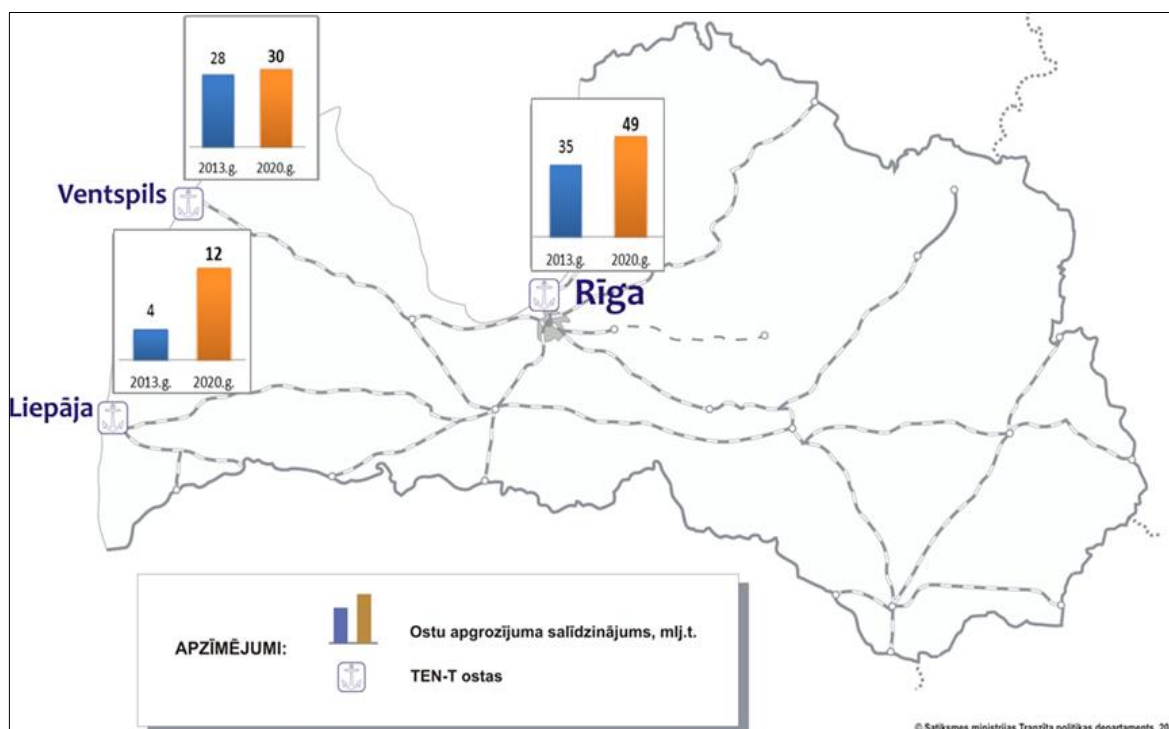
***Draudi:***

- Kravu plūsmu atkarība no ārējiem grūti prognozējamiem politiskajiem un ekonomiskajiem faktoriem;
- pieaugoša konkurence Baltijas jūras austrumu krasta ostu starpā;
- neveicot ostas hidrotehnisko būvju rekonstrukciju ir iespējama ievērojama kuģošanas drošības līmeņa pasliktināšanās – netiks nodrošināta kuģošanas drošība un kuģu ceļa dziļums, kā rezultātā kravu apgrozījums var samazināties, kas būs saistīts ar ostas ierobežotajām jaudām. Iespējams arī vides piesārņojuma riska pieaugums;
- ES struktūrfondu finansējuma samazinājums, līdz ar to nepietiekams infrastruktūras attīstībai pieejamais investīciju apjoms;
- jaunu nodokļu, nodevu un citu obligāto maksājumu ieviešana, kas palielina finansiālo slogu uzņēmējdarbībai;
- ar ekonomisko izaugsmi nesabalansētas, pārmēru stingras vides aizsardzības prasības, kas rada draudus konkurētspējai.

## LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMA PROGNOZES

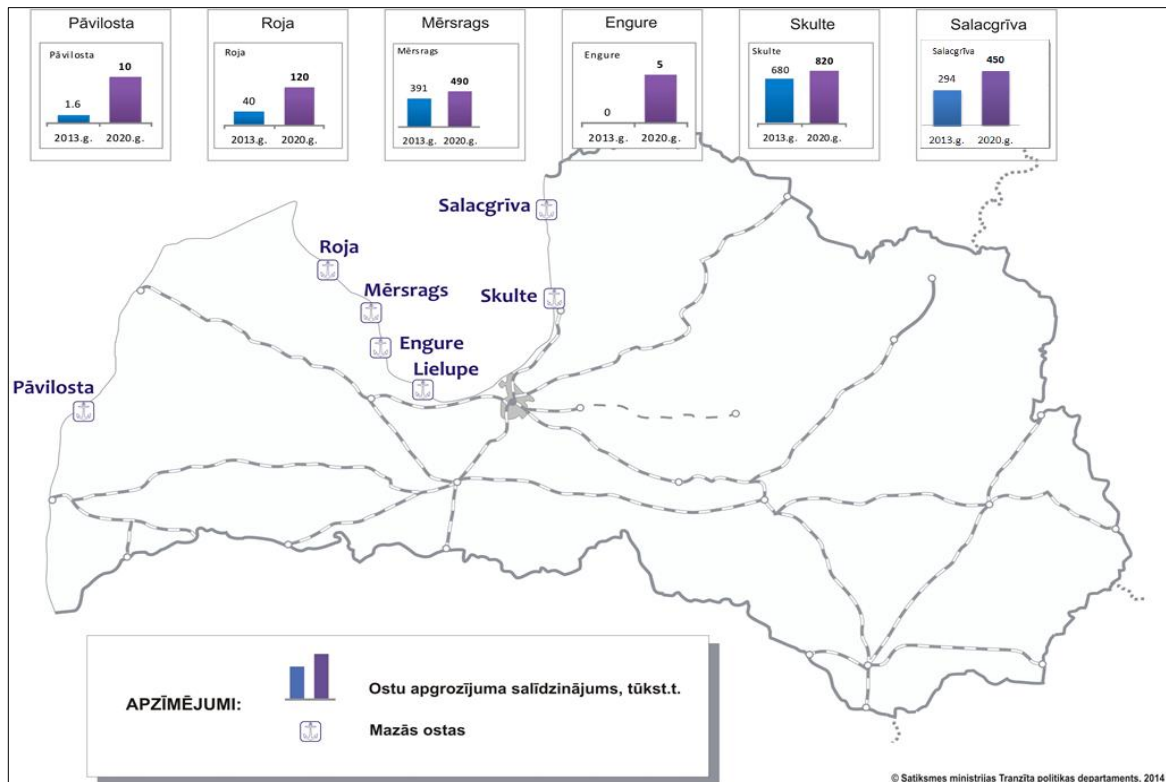
Latvijas ostu kravu apgrozījuma prognozes ietekmē dažādi ārējie faktori (likumdošana, grūti prognozējami ekonomiskie un politiskie faktori, konkurences palielināšanās reģionā, u.c.), kas var radīt būtiskus riskus kravu apjomu pieaugumam. Bet, neskatoties uz to, ostās tiek attīstīti arvien jauni investīciju projekti, kas veicinās ostu konkurētspēju, jaunu uzņēmumu ienākšanu, jaunu darbavietu radīšanu un attiecīgi arī kravu pieaugumu.

No lielajām ostām, Rīgas un Liepājas ostas prognozē jaunu kravu piesaisti, savukārt Ventspils osta prognozēs ir piesardzīgāka un būtisku kravu pieaugumu neplāno (9. attēls).



9. attēls. Esošās un plānotās kravu plūsmas apjoms lielajās ostās. Avots: Satiksmes ministrija

No mazajām ostām, kravu apgrozījuma pieaugumu prognozēt visas ostas, izņemot Lielupi, tur kravu pārkraušana nav plānota (10. attēls). Engures un Pāvilostas ostās plānots pārkraut nozvejotās zivju kravas.



10. attēls. Esošās un plānotās kravu plūsmas apjoms mazajās ostās. Avots: Satiksmes ministrija



## LATVIJAS OSTAS

### Rīgas brīvosta

#### Esošās situācijas raksturojums

##### Parametri:

Teritorija: 6 348 ha

Sauszemes teritorija: 1 962 ha

Akvatorija: 4 386 ha

Brīvā teritorija: 445 ha

Kopējais piestātņu garums: 18.2 km

Maksimālais ostas dziļums: 16.0 m

Kuģa maksimālā iegrimē pie piestātnes:  
14,5 m

Esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda:

55 milj.t gadā

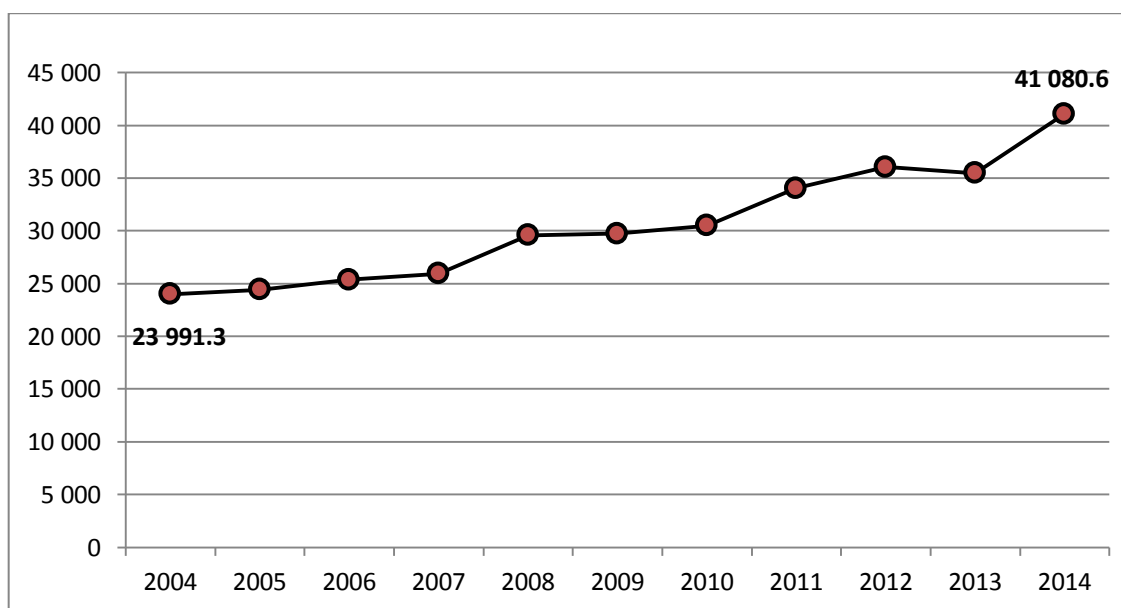
Kuģu maksimālā kravnesība: 120 000 DWT



Rīgas brīvosta ir nozīmīga daudzprofilu osta Baltijas valstu reģionā. Rīgas brīvostā 2014.gadā pārkrāva 27.01% no kravu apgrozījuma Baltijas valstu ostās (Latvija, Lietuva, Igaunija).

No kopējā kravu apgrozījuma līdz pat 77% kravu Rīgas brīvostā ir tranzītkravas no/uz Krieviju, citām NVS valstīm un tradicionāli vērojams izteikts ar jūras transportu izvesto kravu pārsvars (86%) pār ievestajām kravām (14%). Tādēļ Rīgas brīvosta ir ieinteresēta tādu kravu plūsmu piesaistē, kuras ostā tiek ievestas ar jūras transportu un kuru patēriņš ir Baltijas un NVS valstu tirgos.

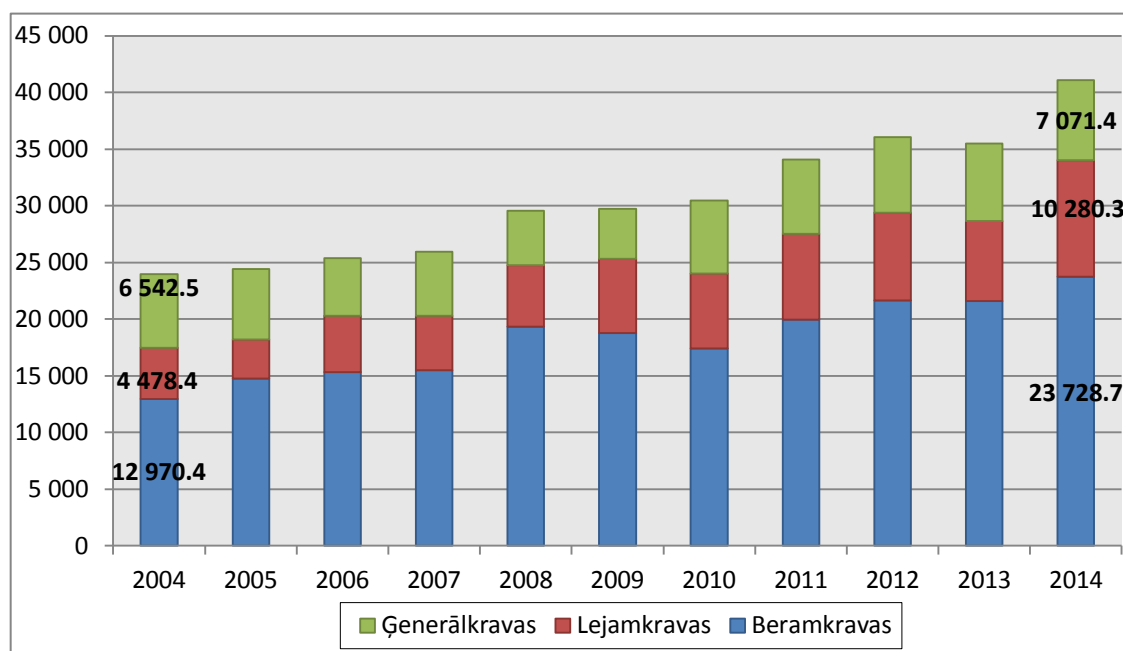
Rīgas brīvostā kopš pārskata perioda sākuma (2004.gads) vērojams pārkrauto kravu apjoma pieaugums, kas 2014.gadā sasniedza līdz šim ostas vēsturē labāko rādītāju 41.08 milj.t. (11.attēls).



11. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Rīgas brīvostā 2004. – 2014.gads (tūkst.t.).**

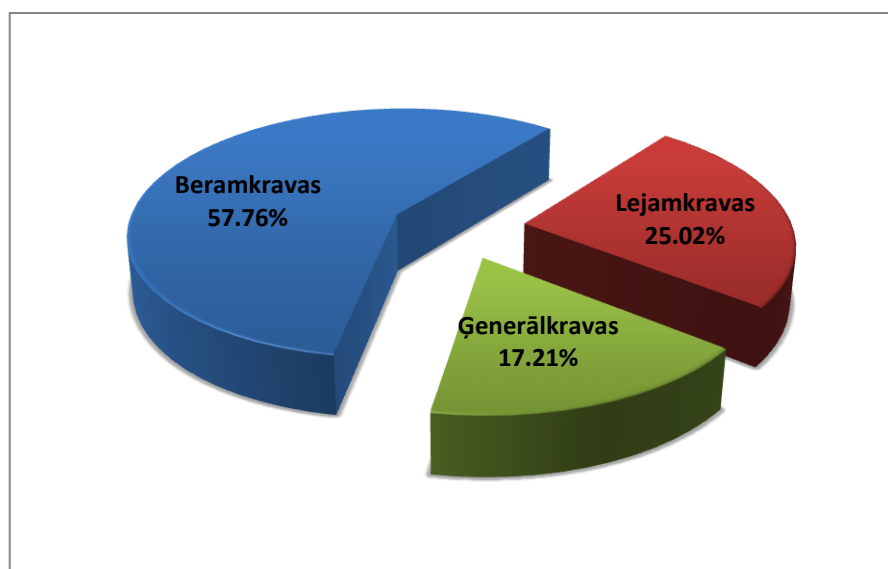
Avots: Satiksmes ministrija

Brīvostā pārkrauto kravu veidos kopš 2004.gada galvenokārt dominē beramkravas (12. attēls), savukārt pārkrauto lejamkravu un ģenerālkraavu apjomi ir līdzīgi.



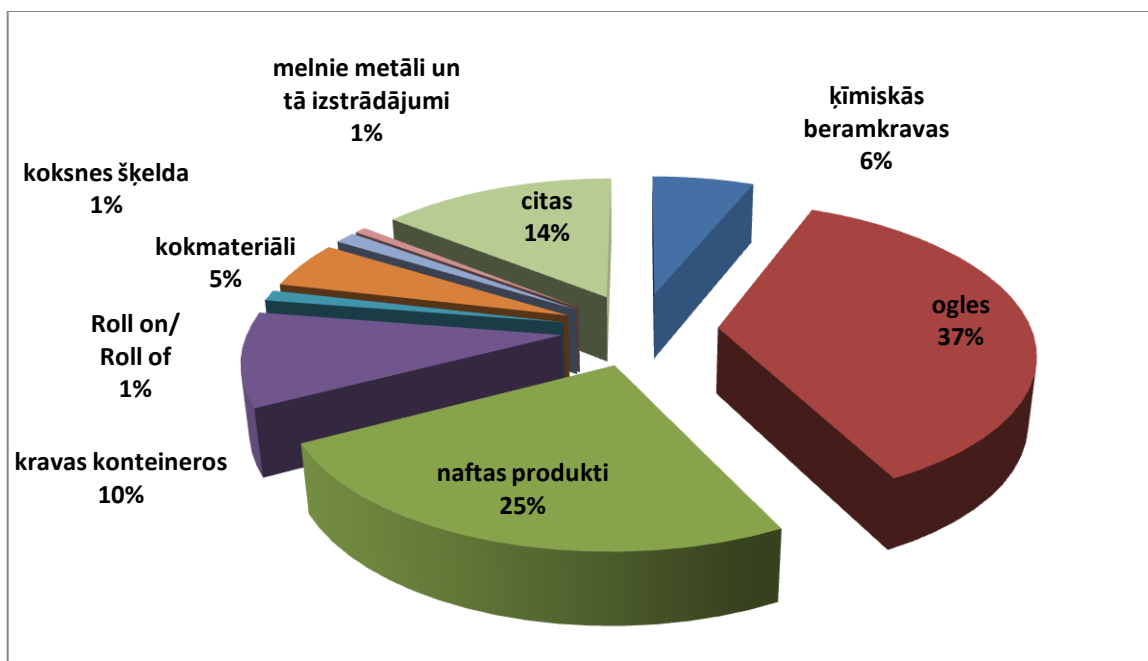
12. attēls. **Kraavu sadalījums Rīgas brīvostā 2004. – 2014.gads (tūkst.t.).** Avots: Satiksmes ministrija

2014.gadā 57.76% no kopējā kravu apgrozījumā sastādīja beramkravas, ģenerālkraavas 17.21%, bet lejamkravas – 25.02% (13.attēls).



13. attēls. **Kraavu sadalījuma struktūra Rīgas brīvostā 2014.gadā, %.** Avots: Satiksmes ministrija

Rīgas brīvostā pārkrauj praktiski visa veida kravas, izņemot jēlnaftu. Kopējā kravu struktūrā dominē ogles, naftas produkti, kokmateriāli, kravas konteineros un minerālmēsli. Straujākais pieaugums pēdējo gadu laikā ir bijis ogļu kravām un arī konteinerkravām. 2014.gadā galvenie kravu veidi ostā bija ogles (36.36%), naftas produkti (24.84%), kravas konteineros (10%), kokmateriāli (t.sk. šķelda, koksne, zāģmateriāli) un citas kravas (14. attēls).

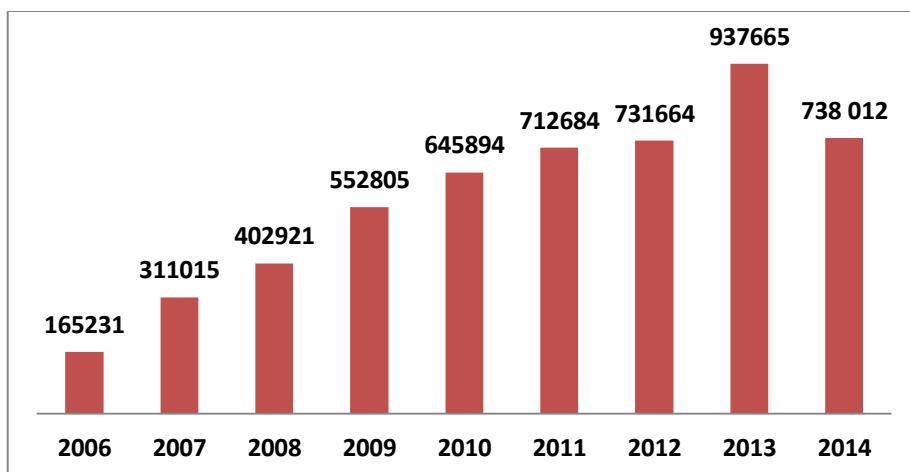


14. attēls. Rīgas brīvostā pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %. Avots: Satiksmes ministrija

2014. gadā ostā strādā 33 stividorkompānijas, savukārt 36 uzņēmumi piedāvā arī kravu uzglabāšanas pakalpojumus. Ar ģenerālkraavu pārkraušanu nodarbojas 21 uzņēmums, ar beramkravu – 20 un lejamkravu – 11 uzņēmumi.

Konteinerkuģu satiksme uz Rīgu ir regulāra, brīvostā darbojas Latvijā lielākais specializētais konteinerkravu terminālis ar kravu apstrādes jaudu 450 000 TEU/gadā. 2014. gadā Rīgas brīvostā strādāja 7 regulārās pasaules mēroga konteinerpārvadājumu līnijas („Containerships”, „French Baltic Line” (CMA-CGM), „UniFeeder Container Service”, „Mann Lines Multimodal”, „Mediterranean Shipping Company” (MSC), „Team Lines”, kā arī „Moller-Maersk/Seago Line”), kopā nodrošinot 547 kuģu ienācienus un 387.6 tūkst.TEU kravu apjomu.

Regulārās kuģošanas līnijas statusu Rīgas brīvostā piešķir konteineru, Ro-Ro un pasažieru pārvadājumiem, lai veicinātu šo kravu piesaistīšanu ostai. Regulārās kuģošanas līnijas statusa priekšrocības ir ostas maksu atlaides, kas tiek piemērotas katra ostas apmeklējuma laikā, protams, ostā nepieciešams attīstīt specializēto konteinerkuģu un prāmju infrastruktūru. Kopš 2006. gada prāmju operators „Tallink” nodrošina regulāru pasažieru līniju kuģu satiksmi maršrutā Rīga – Stokholma. Pērn Rīgas ostā apkalpoti turpat 738 tūkstoši pasažieru, kas ir par nepilniem 12% mazāk kā 2013.gadā. Pasažieru skaita kritums saistāms ar Tallink regulāro reisu samazināšanu 2014.gada vasarā.(15. attēls).



15. attēls. **Pasažieru skaits (ieskaitot kruīza kuģu pasažierus) Rīgas brīvostā 2006. – 2014.gads.** Avots: Satiksmes ministrija

Lai veicinātu darbību starptautiskajā tirdzniecībā, tranzīta aprītē, turpinātu veikt investīciju piesaisti, ražošanas attīstību un jaunu darba vietu radīšanu līdz 2035. gada 31. decembrim (vismaz), ostai ir noteikts īpašā režīma statuss ar nodokļu atvieglojumiem – brīvostas statuss.

## Mērķi un darbības virzieni

### Misija

Rīgas brīvosta ir nozīmīgs posms globālajā un reģionālajā kravu transporta ķēdē un Baltijas jūras reģiona pasažieru satiksmes tīklā, tā sniedz drošus un uzticamus pakalpojumus ostas klientiem. Osta kā integrāla Rīgas pilsētas daļa, pilnībā apzinās savu atbildību sociālajā un vides aizsardzības aspektā un dod ievērojumu pienesumu Latvijas ekonomikas izaugsmē. Viena no brīvostas darbības vadlīnijām ir augsta darbības efektivitāte, tā pastāvīgi cenšas uzlabot sniegto pakalpojumu kvalitāti un pieejamo pakalpojumu apjomu.

### Vīzija

Klienti izvēlas sadarboties tieši ar Rīgas brīvostu, jo tā ir vieta, kur klienti var saņemt drošus un kvalificētus pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām. Rīgas brīvostas attīstība tiek veicināta, veidojot to par daudzfunkcionālu ostu, kas pilnībā izmanto brīvostas statusa priekšrocības un nodrošinot ilgtspējīgu ekonomisko attīstību. Brīvosta ir sociāli atbildīga un videi draudzīga osta, kas spējīga pielāgoties globālā tirgus tendencēm un mainīgajām klientu prasībām. Tā aktīvi iesaistās pilsētas sociālajās norisēs, atbalsta pašvaldības un iedzīvotāju iniciatīvas. Tās izaugsme notiek saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības kritērijiem.

### Mērķi

Rīgas brīvostas mērķis ir būt par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu. Lai veicinātu Rīgas brīvostas izaugsmi, osta akcentēs šādus darbības virzienus:

- nostiprināt un paplašināt ostas klientu loku un rast ceļus, kā novērst atkarību no kāda viena kravas veida pārvadājumiem;
- izveidot ilgtspējīgu rīcības modeli, integrējot ostas darbībā vides aizsardzības un sociālos aspektus;
- veikt ieguldījumus jaunās tehnoloģijās un ieviest inovatīvas darba metodes, lai veicinātu Rīgas brīvostas pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti;
- cieši sadarboties ar Latvijas Republikas valdību, Rīgas pilsētas pašvaldību un tās iedzīvotājiem, lai izveidotu visaptverošu un integrētu transporta infrastruktūru;
- sadarboties ar iesaistītajām pusēm, lai attīstītu ar Rīgas brīvostas darbību saistīto sauszemes infrastruktūru līdz pasaules klases līmenim.

### Stratēģiskie mērķi

- veikt ostas pārvaldību atbilstoši ostas klientu vajadzībām;
- nodrošināt konkurētspējīgu un caurskatāmu tarifu politiku;
- gūt maksimālus ieņēmumus, vienlaicīgi saglabājot tarifu konkurētspēju tirgū;
- uzlabot autoceļu, dzelzceļa un ūdensceļu infrastruktūru, kā arī veicināt to savstarpējo sasaisti;
- palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā;
- palielināt ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā;
- veicināt kuģu (t.sk. Panamax un lielāka izmēra) drošu ienākšanu ostā, veicot darbības kuģošanas drošības paaugstināšanai;
- stiprināt klientu pārliecību par ostas drošību, samazināt apdrošināšanas prasību risku un aizsargāt ostas aktīvus;
- samazināt ostas darbības un jauno attīstības projektu negatīvo ietekmi uz vidi;
- stiprināt ostu kā sociāli atbildīgu vienību;
- sekmēt kravu pārkraušanas apjomu ostā, veicinot ostas kā pievilcīgas uzņēmējdarbības vietas atpazīstamību;
- izveidot un uzturēt pozitīvu ostas tēlu.

## Attīstības plāni

Rīgas brīvostas turpmākās darbības prioritārie virzieni ir definēti „Rīgas brīvostas attīstības programmā 2010.–2018.gadam”.

Rīgas brīvostas pārvalde ir uzsākusi un vai plāno realizēt sekojošus projektus:

### 1. Projekts „Infrastrukturā attīstības Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”.

Projekts paredz ostas darbību pārcelšanu no pilsētas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas uz Krievu salu, kur tiks izveidota kravu pārkraušanas operācijām nepieciešamā infrastruktūra. Infrastruktuā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra ļauj prognozēt, ka kravu apgrozījums termināļos Krievu salas rajonā varētu sasniegt vidēji 17–22 milj.t gadā.

Projekta realizācija paredz:

1. realizēt teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas darbus – veikt teritorijas uzbēršanu un/ vai uzskalošanu;
  2. izbūvēt hidrobūves - četras piestātnes (garums 205 m) gar Daugavu un trīs piestātnes (garums 180 m) gar Hapaka grāvi;
  3. paplašināt un rekonstruēt kuģu ceļu;
  4. pēc teritorijas inženiertehniskās sagatavošanas izbūvēt maģistrālos inženiertīklus, kas perspektīvā nodrošina ūdensvada, notekūdeņu kanalizācijas un elektroapgādes lokālos pieslēgumus perspektīvajām termināļu teritorijām;
  5. izbūvēt satiksmes infrastruktūru – autoceļu un dzelzceļa nodrošinājumu perspektīvo termināļu teritoriju funkcionēšanai.
- Apbūvi paredzēts veikt kārtās.

### 2. Projekts „Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija”

Paredzētā darbība ir pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija, kas nepieciešama, lai nodrošinātu lieltonnāžas kuģu (līdz 130 000 dwt Aframax klases tankkuģu un 175 000 dwt kravas kuģu) ienākšanu un apkalpošanu Rīgas ostā, kā arī drošu kuģu satiksmi, samazinot jebkādu kuģošanas negadījumu notikšanas iespējamību. Rīgas ostas galvenā kuģu ceļa padziļināšanas darbus tiek plānots veikt divās kārtās. Kuģu ceļa daļu no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem (piestātne MKR-1) plānots padziļināt līdz -17 metriem, jo pie Krievu salas plānots izbūvēt dziļūdens piestātnes ar grunts atzīmi -17 metri. No Rīnūžiem (piestātne MKR-1) līdz piestātnei KS-34 plānots padziļināt līdz -15 metriem. Padziļināšanas darbus plānots veikt divos etapos:- pirmais etaps - kuģu ceļa no pieņemšanas bojas līdz piestātnei KS-34 padziļināšana līdz -15 metriem. Realizācijas laiks: no 2012. līdz 2014.gadam;- otrais etaps - kuģu ceļš no pieņemšanas bojas līdz Rīnūžiem (piestātne MKR-1) tiks padziļināts līdz -17 metriem. Realizācijas laiks: no 2014. līdz 2018.gadam.

### 3. Projekts „Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcija”

Projekta realizācijai ir izstrādāti tehniskie projekti Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcijai. Rekonstruētās hidrotehniskās būves uzlabos kuģošanas drošību un ostas funkcionalitāti, atļaujot kuģu kustību nelabvēlīgos laika apstākļos. Tas ļaus palielināt kuģošanas drošību, kā arī samazināt kuģu dīkstāves, atrodoties reidā, tādējādi mazinot kuģu dzinēju darbības rezultātā radītās emisijas. Veicot ostu koplietošanas infrastruktūras

sakārtošanu, tiks rekonstruētas kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves. Indikatīvās projekta kopējās izmaksas 60.54 milj.EUR. Projektu paredzēts realizēt 2014.–2020.gadu plānošanas periodā izmantojot ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

#### **4. Termināļu attīstība Kundziņsalā**

Kundziņsalas Ziemeļu daļā paredzēts attīstīt 180 ha lielu teritoriju, izvietojot ģenerālkraavu un beramkraavu termināļus, kā arī izveidojot loģistikas parku. Infrastruktūras projektu kopējās investīcijas paredzētas 239 milj.EUR apjomā. Vienlaikus notiek arī vairāku projektu attīstība Kundziņsalas Dienvidu daļā (Man-Tess, Riga Bulk Terminal, Systems Terminal).

#### **5. Dzelzceļa attīstība**

Saistībā ar liela mēroga infrastruktūras un termināļu projektu realizāciju Rīgas brīvostas teritorijā paredzama paaugstināta dzelzceļa pievadceļu izmantošana gan pašā ostā, gan tai pieguļošajā daļā. Ņemot vērā, ka tiks attīstītas teritorijas Daugavgrīvā, kraavu pārvadājumu jauda pa dzelzceļu Daugavgrīvas virzienā varētu palielināties līdz 25 milj.t gadā. Līdz ar jauno attīstības projektu īstenošanu Kundziņsalā un Krievu salā, šo virzienu dzelzceļu noslodze ievērojami palielināsies. Tas prasīs atbilstošus dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumus. Rīgas Attīstības plāns 2006.–2018. gadam nosaka, ka dzelzceļa līniju tīkls tiks saglabāts esošajās robežās, paredzot atsevišķu transporta mezglu optimizāciju. Plānojot Rīgas dzelzceļa mezgla attīstību, VAS „Latvijas Dzelzceļš” paredz palielināt dzelzceļa jaudas Mangaļu un Rīnūžu virzienā līdz 23 milj.t., bet Daugavgrīvas un Bolderājas virzienā līdz 25 milj.t. gadā.

## Ventspils brīvosta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

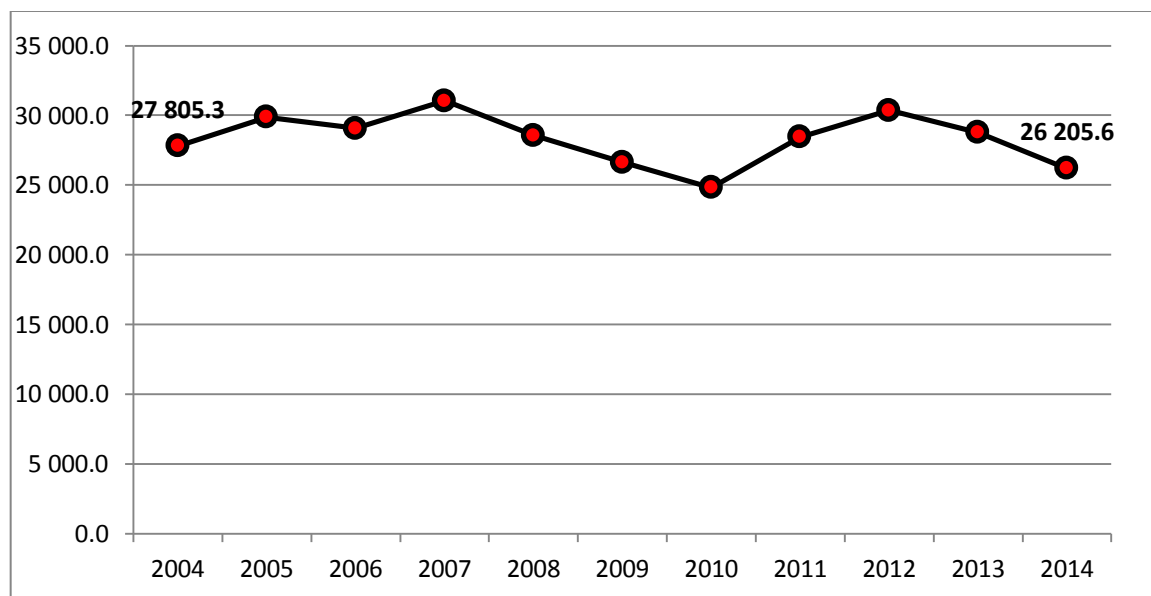
Teritorija: 2,623.9 ha  
 Sauszemes teritorija: 2,357.1 ha  
 Akvatorija: 265.9 ha  
 Brīvā teritorija: apm.1,000 ha  
 Kopējais pietātņu garums: 11.0 km  
 Maksimālais ostas dziļums: 17.0 m  
 Kuģa maksimālā ieģrime pie pietātnes: 15m  
 Esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda:  
 43 milj.t. gadā  
 Kuģu maksimālā kravnesība: 150 000 DWT



Ventspils brīvosta ir mūsdienīga daudzfunkcionāla osta ar spēcīgu rūpnieciskā sektora klātbūtni. Osta visa gada garumā ir neaizsalstoša un nodrošina ātru un kvalitatīvu, kuģu un kravu apkalpošanu. Tā spēj pieņemt lielākos kuģus, kādi var ienākt Baltijas jūrā – kuģus ar 150 000 DWT kravnesību.

Ostas uzņēmumi specializējušies naftas, tās produktu, minerālmēslojuma, šķidro ķīmisko produktu, konteineru, ro-ro, graudu, ģenerālo kravu, tai skaitā metālu, koksnes, pārtikas (arī saldētās) pārkraušanā un pasažieru apkalpošanā

Kopējais kravu apgrozījums Ventspils brīvostā 2014.gadā bija 26.21 milj.t. (16. attēls), kas salīdzinājumā ar 2013.gadu ir kritums par 8.9% (1.58 milj.t.)



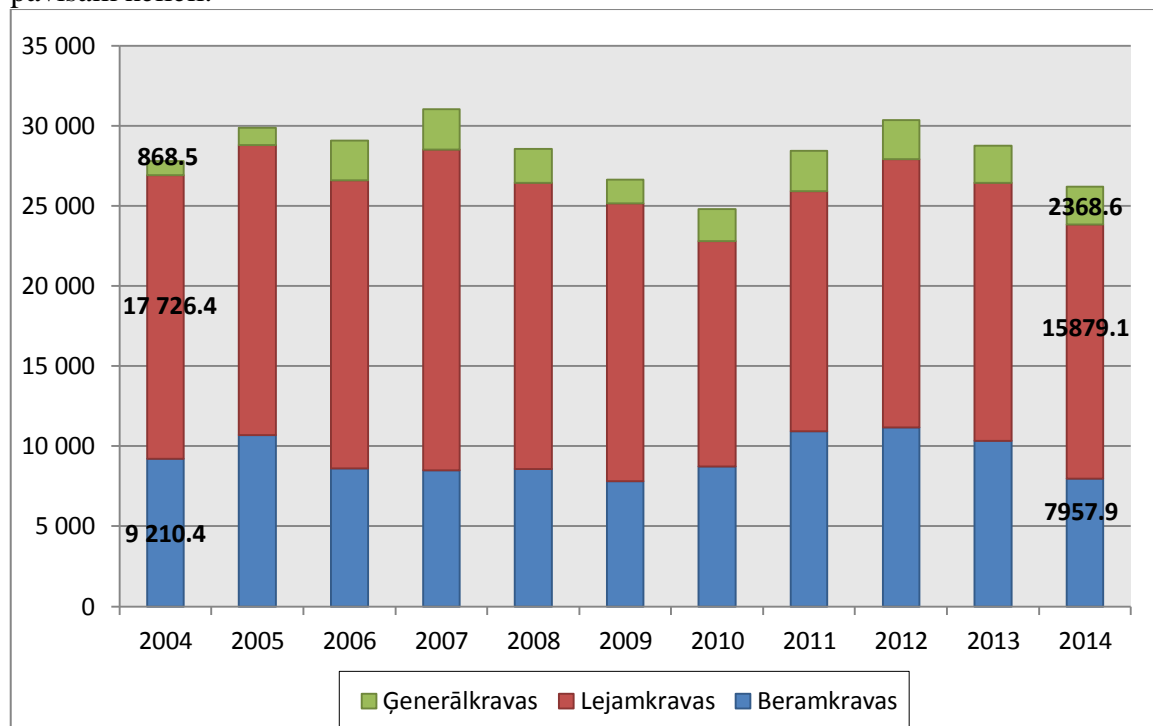
16. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Ventspils brīvostā 2004. – 2014.gads (tūkst.t.).** Avots: Satiksmes ministrija

Lai Ventspils brīvosta turpinātu sniegt mūsdienu prasībām atbilstošus pakalpojumus tiek veikta plaša ostas atjaunošana (pievedceļu un pietātņu atjaunošana un būvniecība), uzturot pievilcīgus un mūsdienu pasaules līmenim atbilstošus kravu pārvadāšanas un apstrādes nosacījumus. Papildus tradicionālajiem šķidro un beramkravu



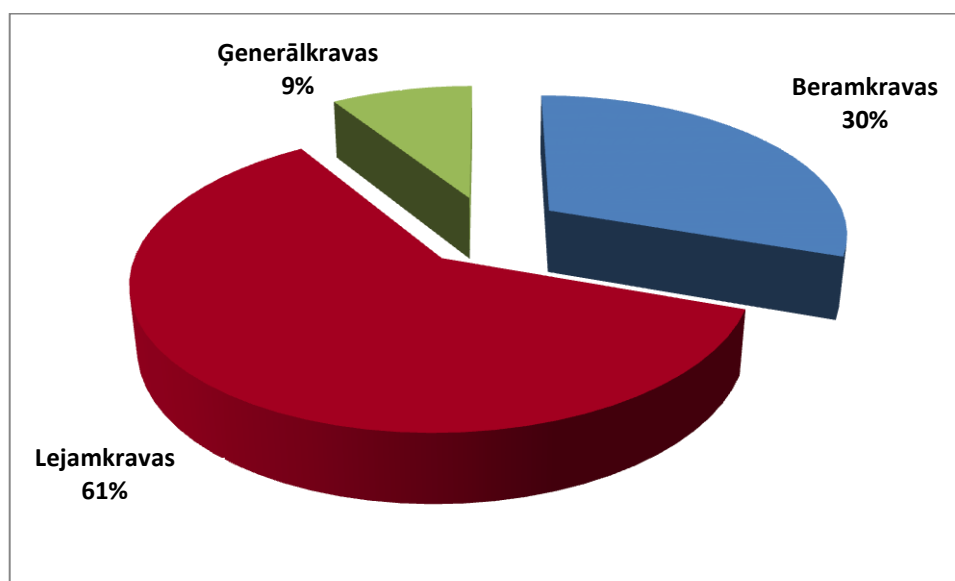
termināliem uzbūvēti moderni konteineru, ro-ro, graudu, sulu un saldēto pārtikas kravu termināli.

Brīvastā kopš pārskata perioda sākuma (2004.gads) pārkrauto kravu veidos galvenokārt dominē lejamkravas (17. attēls), savukārt pārkrauto ģenerālkraavu apjomi ir pavisam nelieli.



17. attēls. **Kravu sadalījums Ventspils brīvastā 2004.-2014.gads (tūkst.t.).** Avots: Satiksmes ministrija

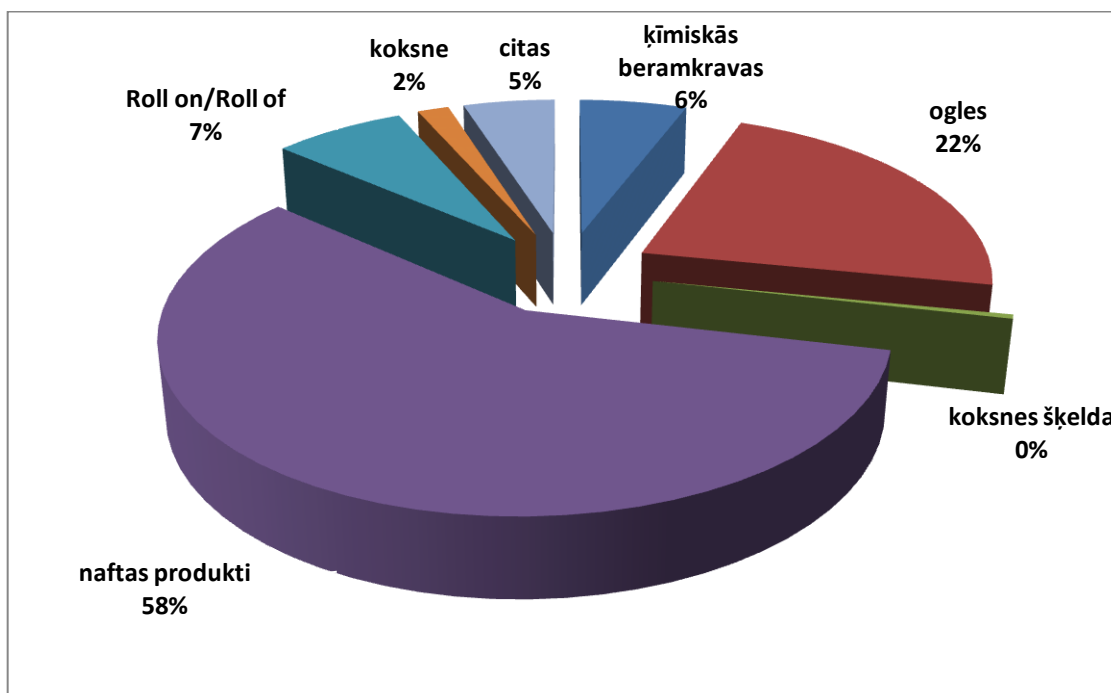
2014.gadā vairāk nekā pusi no kopējā kravu apgrozījuma Ventspils brīvastā sastādīja lejamkravas – 60.6%, savukārt beramkravas un ģenerālkraavas attiecīgi 30.4% un 9% no kopējā kravu apgrozījuma (18. attēls).



18. attēls. **Kravu sadalījuma struktūra Ventspils brīvastā 2014. gadā, %.** Avots: Satiksmes ministrija

Ventspils brīvostas kravu struktūrā dominē naftas produkti, ogles, metāli, minerālmēsli, un citi ķīmiskie produkti, kurus piegādā galvenokārt pa dzelzceļu. Pēdējos gados arvien vairāk palielinās ro-ro kravas, un pietiekami nozīmīgu vietu ieņem koksnes un koksnes šķeldas kravas.

2014.gadā no kopējā pārkrauto kravu apgrozījuma ostā, nafta un tās produkti sastādīja 58%, ogles 22%, Roll on/Roll of 7%, ķīmiskās beramkravas (minerālmēsli) 6% (19. attēls).



19. attēls. Ventspils brīvostā pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %. Avots: Satiksmes ministrija

Ventspils brīvostā 2014.gadā darbojās 23 kuģu aģentēšanas kompānijas un 12 termināļi, no kuriem 4 veic šķidro kravu, 5 beramkravu un 3 ģenerālo kravu pārkraušanu. „Ventspils nafta termināls” ir savienots ar maģistrālo naftas un naftas produktu cauruļvadu sistēmu ar Krieviju un citām NVS valstīm. Jēlnaftas transportēšanai paredzētais cauruļvads ar jaudu līdz 16 milj.tonnām netiek izmantots. Savukārt naftas produktu cauruļvads tiek izmantots un pa to tiek transportēts ap 6 milj.tonnām naftas produktu.

Ostas termināļu teritorijas ir aprīkotas ar dzelzceļa infrastruktūru, kura ļauj veikt kravu izkraušanu/iekraušanu gan noliktavās gan tieši kuģu kravas tilpnēs. Dzelzceļa savienojums ar pārējo Latvijas teritoriju nodrošina kravu pārvadāšanas iespējas līdz 34 milj.t gadā. Dzelzceļa sliežu platums vienāds ar Krievijas un pārējo muitas savienības valstu sliežu platumu, kas ļauj veikt kravu pārvadāšanu Rietumu – Austrumu virzienā un otrādi bez pārkraušanas.

Eiropas nozīmes autoceļš E22 (A10) savieno Ziemeļu un Rietumeiropu caur Ventspils ostu ar Rīgu, tālāk ar Krieviju, Ukrainu, Baltkrieviju u.c valstīm. Rekonstruēti pievadceļi nodrošina autotransporta kustību no/uz termināļiem bez dīkstāvēm sastrēgumos.

Ventspils brīvostā šobrīd darbojas vairākas kravas – pasažieru līnijas, kas piedāvā iespēju pasažieriem nokļūt ar kuģi Vācijā (Travemunde), Zviedrijā (Nīneshamna) – pārvadājumus veic operators „Stena Line”. Pasažieru ērtībai izbūvēts moderns terminālis.

Lai veicinātu darbību starptautiskajā tirdzniecībā, tranzīta aprītē, turpinātu veikt investīciju piesaisti, ražošanas attīstību un jaunu darbavietu radīšanu līdz 2035.gada 31.decembrim, ostai ir noteikts īpašā režīma statuss ar nodokļu atvieglojumiem – brīvostas statuss.

## **Mērķi un darbības virzieni**

### Misija

Ventspils brīvostas pārvaldes misija ir veicināt ostas sabiedrības attīstību, sekmējot Latvijas līdzdalību starptautiskajā tirdzniecībā, attīstot ostas teritoriju, veicinot ražošanas un ostas pakalpojumu attīstību, kā arī investīciju piesaisti un jaunu darba vietu izveidi.

### Vīzija

Ventspils brīvosta ir Eiropas nozīmes līdzsvarots ostas pakalpojumu un rūpniecības centrs, kura darbību raksturo kvalitāte, efektivitāte un sociālā atbildība.

Lai īstenotu vīziju Ventspils brīvostas pārvalde īsteno savu darbību saskaņā ar trīs stratēģiskajiem mērķiem, kuru realizācijai tiek izstrādāta un īstenota brīvostas pārvaldes investīciju programma.

### Darbības virzieni

1. Saglabāt un nostiprināt pašreizējās ostas pozīcijas šķidro un beramkravu tirgū;
2. piesaistīt ostai jaunus darbības veidus un pakalpojumus (t.sk. konteineru, ro-ro u.c.);
3. attīstīt brīvostas industriālajās teritorijās rūpniecisko darbību.

## **Attīstības plāni**

Turpmākā Ventspils brīvostas attīstība tiek īstenota, esošās vīzijas ietvaros un saskaņā ar trīs stratēģiskajiem mērķiem. Attiecīgi Ventspils brīvostas pārvaldes attīstības programmā 2014. – 2020.gadam paredzēta sekojošu projektu realizācija:

### **1. Tilta terminālis.**

Terminālī būs iespējams pārkraut ģenerālās kravas, būvmateriālus u.c. Realizējot projektu, paredzēti pasākumi: piestātnes Nr.12 (garums apmēram 280 m, dziļums pie piestātnes 12 m) izbūve līdz 240 m garu kuģu apstrādei; piestātnes akvatorijas padziļināšana; esošo maģistrālo inženiertīklu (pilsētas maģistrālā sadzīves kanalizācija, sakaru kabeļi) pārbūve; kraujlaukumu ar inženiertīkliem (lietus ūdens un sadzīves kanalizācija, ūdensvads, elektroapgādes tīkli) būvniecība apmēram 5 ha platībā; esošā dzelzceļa pievedceļa rekonstrukcija.

### **2. Pievedceļu būvniecība un atjaunošana Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināliem un industriālajām zonām.**

Projekta mērķis ir nodrošināt pievadceļu sabalansētu attīstību Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināliem un industriālajām zonām, paaugstinot kravu pārvadājumu efektivitāti, kas veicinās Ventspils ostas kapacitātes un konkurētspējas paaugstināšanos. Projekts sniegs ieguvumus: uzlabos Ventspils ostas konkurētspēju; palielinās pārvadājumu novirzīšanu no autoceļiem uz jūru, kas sniegs pozitīvu ietekmi gan uz vidi, gan sabiedrību, jo samazināsies sastrēgumu apjoms, trokšņi, piesārņojums un ceļu satiksmes negadījumi kravas autotransporta kustības rezultātā; nodrošinās Eiropas standartiem atbilstošas nestspējas un ielu tehnisko parametru ievērošanu; atrisinot problēmas kravu pievešanai un

aizvešanai ar autotransportu no brīvostas teritorijas, tiks palielināta ostas pārkraušanas jauda, ļaujot pilnvērtīgi izmantot piestātnes un kravas laukumus visā ostas akvatorijā; samazinās avārijas risku līmeni, kas saistīts ar bīstamo kravu transportlīdzekļu kustību/pārvadājumiem un uzlabos transporta kustības maršrutus; uzlabos avārijas dienesta piekļuvi ostas termināļiem un industriālajām zonām. Indikatīvās projekta kopējās izmaksas 28.46 milj.EUR. Projektu paredzēts realizēt 2014.–2020.gadu plānošanas periodā izmantojot ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

### **3. Ventpils rūpnieciskā parka infrastruktūras attīstība, tai skaitā ražošanas ēku būvniecība.**

Ventpils brīvostas teritorijā ir aptuveni 700 ha neizmantotas rūpnieciskās teritorijas, kuras brīvostas pārvalde pakāpeniski attīsta, tādējādi nodrošinot nepieciešamo infrastruktūru (pievadceļi, elektroenerģija, utt.) jaunu ražošanas uzņēmumu izveidei. Šādi tiek radītas bāzes un palielināts vietējās izcelsmes kravu īpatsvars ostā, kas ir papildus veicinošs faktors gan ostas ilgtspējīgai attīstībai, gan ro-ro un konteinerkravu satiksmes attīstībai.

### **4. Esošo objektu paplašināšana un atjaunošana, tajā skaitā molu kapitālie remontu.**

Ventpils brīvostas pārvalde veic esošo objektu (moli, bākas, piestātnes, utt.) apsaimniekošanu un ikgadējos remontdarbus. Tuvāko gadu laikā ir paredzēts Ziemeļu mola kapitālais remonts, kura pilnu rekonstrukciju ir plānots veikt 4 kārtās, ir paredzēts veikt visu nesošo struktūru rekonstrukciju, ieskaitot transporta estakādi un viļņlauzi. Savukārt Dienvidu mola rekonstrukcija paredz seguma atjaunošanu un nesošo zemūdens struktūru rekonstrukciju. Rekonstruētās hidrotehniskās būves uzlabos kuģošanas drošību un ostas funkcionalitāti, atļaujot kuģu kustību nelabvēlīgos laika apstākļos. Tas ļaus palielināt kuģošanas drošību, kā arī samazināt kuģu dīkstāves, atrodoties reidā, tādējādi mazinot kuģu dzinēju darbības rezultātā radītās emisijas. Veicot ostu koplietošanas infrastruktūras sakārtošanu, tiks rekonstruētas kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves un veikti ieguldījumi kuģu satiksmes monitoringa un koordinācijas sistēmas attīstībā, kas paaugstinās kuģošanas drošību, uzlabos vides kvalitāti ostu teritorijās. Indikatīvās projekta kopējās izmaksas 19 milj.EUR. Projektu paredzēts realizēt 2014.–2020.gadu plānošanas periodā izmantojot ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

### **5. Ostas akvatorijas padziļināšanai nepieciešamā grunts sūcēja iegāde**

Ventpils brīvostas pārvaldes īpašumā esošais zemes smēlējs „Dzelme” ir būvēts 1979.gadā, tas ir novecojis un tā ekspluatācijas izmaksas ir ļoti lielas salīdzinājumā ar veiktspēju. Lai nodrošinātu ostas tālāku attīstību, ir nepieciešams iegādāties jaunu, modernāku zemes sūcēju ar lielāku gaitas ātrumu un zemes sūkšanas jaudu.

### **6. Ziemeļu ostas būvniecība ar dziļumu līdz 17 m.**

Paredzēta dažādu kravu veidu pārkraušanai. Projekta realizācija lielā mērā saistīta ar potenciālo investoru un kravu pārvadātāju ieinteresētību.

## Liepājas osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

Teritorija: 1 182 ha

Sauszemes teritorija: 372 ha

Akvatorija: 810 ha

Brīvā teritorija: 170 ha

Kopējais piestātņu garums: 8.17 km

Maksimālais ostas dziļums: 12.0 m

Kuģa maksimālā iegrime pie piestātnes:  
10.8 m

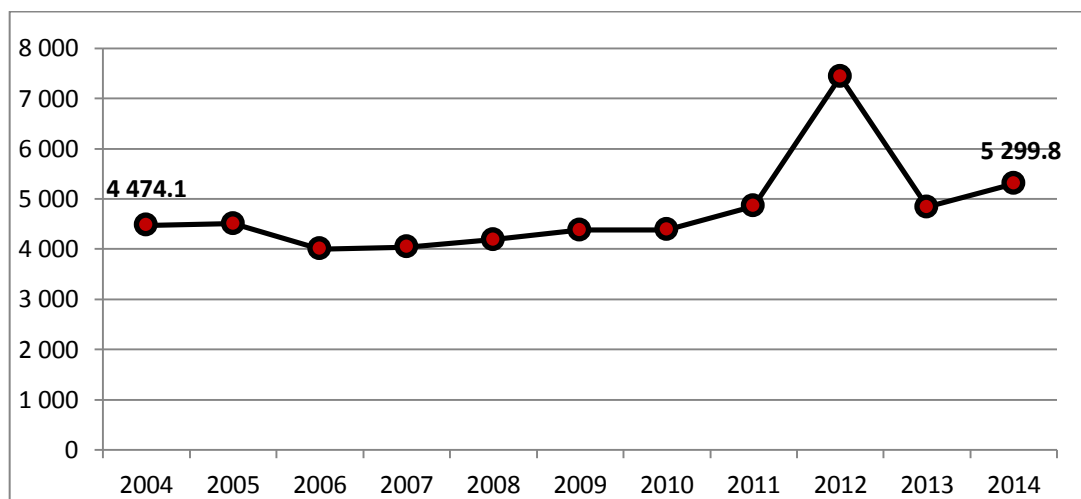
Esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda:  
9.2 milj. t. gadā

Kuģu maksimālā kravnesība: 50 000 DWT



Liepājas osta ir neaizsalstoša, mūsdienīga, daudzfunkcionāla tirdzniecības osta, kuru raksturo sabalansēta Latvijas importa/eksporta un tranzīta kravu plūsmu attiecība, kā rezultātā osta funkcionē ne tikai kā starptautiskas nozīmes transporta mezgls, bet arī nozīmīgs reģionālās attīstības veicinātājs. Liepājas ostas tirgus niša ir – ES nozīmes osta, kas primāri kalpo reģiona tautsaimniecības un ES iekšējā tirgus apkalpošanai. Ostas darbība ir neatraujami saistīta ar speciālo ekonomisko zonu, kas veido vispārējo komercdarbības vidi, tādejādi, līdz ar ostas sniegtajiem pakalpojumiem, radot rūpniecības un pievienotās vērtības pakalpojumu attīstībai labvēlīgu vidi. Liepājas ostas darbība galvenokārt ir orientēta uz eksporta un tranzīta pakalpojumu sniegšanu.

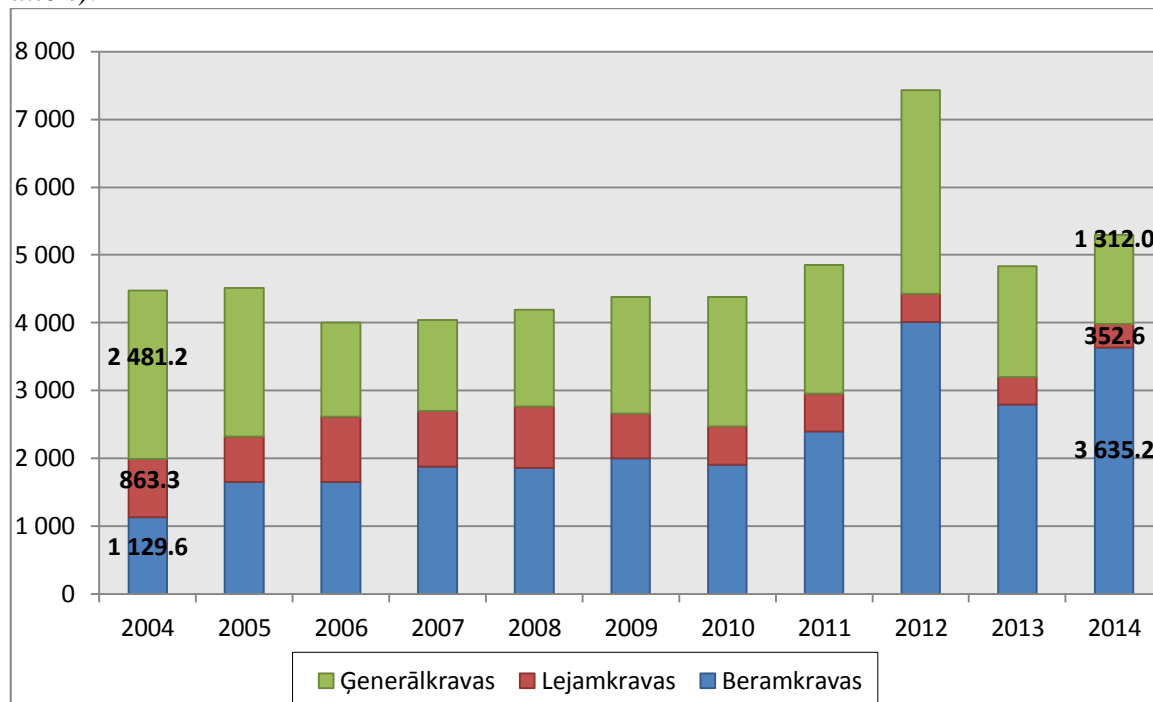
2012.gadā Liepājas osta sasniedza rekordaugstu kravu apgrozījuma pieaugumu – 53% (salīdzinājumā ar 2011.gadu), kad kopējais kravu apgrozījums sasniedza 7.43 milj.t. Tomēr jau 2013.gadā tika piedzīvots kravu apgrozījuma kritums, ko izraisīja nelabvēlīgā tirgus situācija kā rezultātā notika kravu apgrozījuma samazināšanās visās Baltijas valstu ostās, kā arī AS „Liepājas Metalurģis” krīze, ostas kravu apgrozījumam sasniedzot 4.84 milj.t. atzīmi, 2014.gadā kravu apgrozījums pieauga par 9.5% un veidoja 5.3 milj.tonnu. (20. attēls).



20. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Liepājas ostā 2004. – 2014.gads (tūkst.t.).**

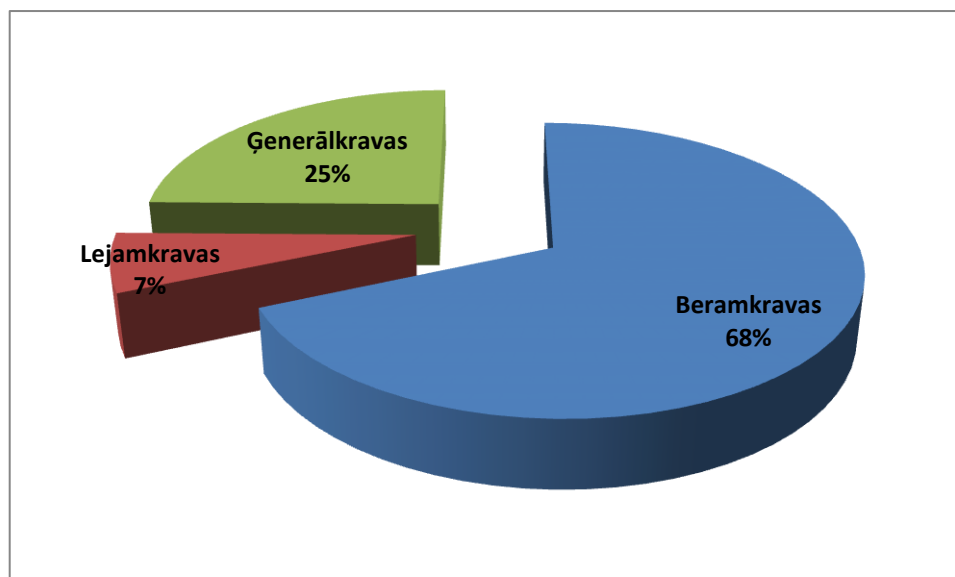
Avots: Satiksmes ministrija

Pārkrauto kravu veidos Liepājas ostā pēdējos gados dominē beramkravas (21. attēls).



21. attēls. Kravu sadalījums Liepājas ostā 2004. – 2014.gads (tūkst.t.). Avots: Satiksmes ministrija

Kopējā pārkrauto kravu apjomā 2014.gadā beramkravas sastādīja 68%, ģenerālkravas 25% un lejamkravas 7% (22. attēls).

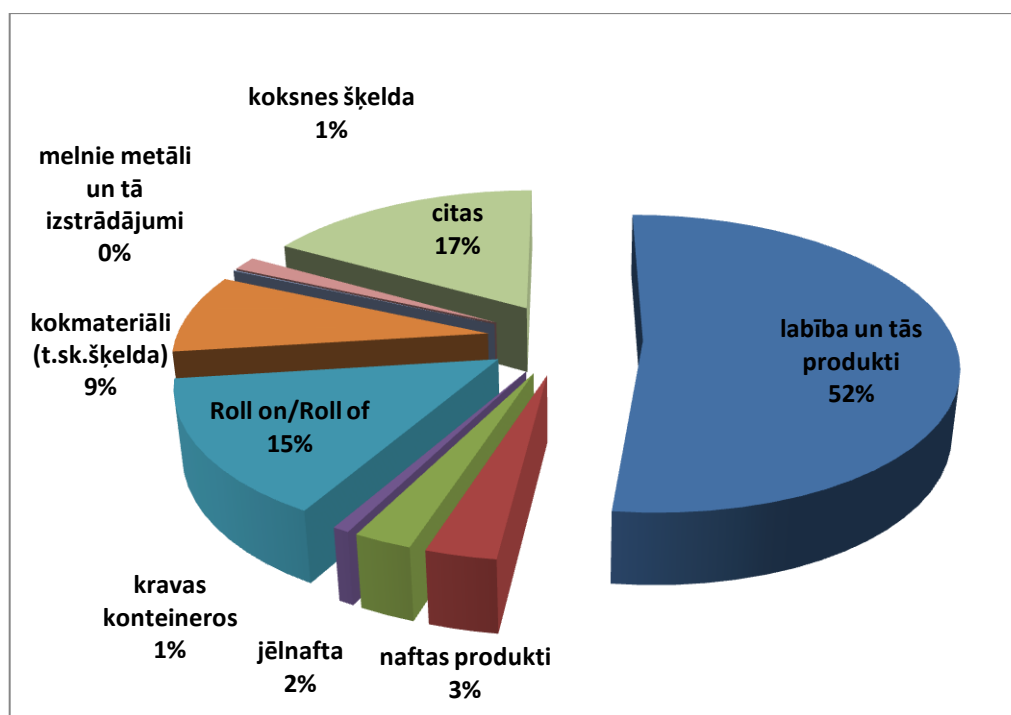


22. attēls. Kravu sadalījuma struktūra Liepājas ostā 2014.gadā, %. Avots: Satiksmes ministrija

Liepājas ostas pārkraujamo kravu struktūra atšķiras no citu Baltijas jūras Austrumu krasta ostu struktūras, jo atšķirībā no šīm ostām, Liepāja nav orientēta uz liela apjoma tranzīta,

galvenokārt energonesēju kravu apkalpošanas. Liepāju raksturo ES valstu ekonomikā ne mazāk nozīmīgi kravu veidi, kā bioloģiskais kurināmais – koksnes šķelda un granulas, kokmateriāli – celulozes ražošanā izmantojamā papīrmalka un zāgmateriāli, tērauda armatūras stiegras, sagataves un citi metāla izstrādājumi, ferosakausējumi, metāllūžņi, cements, pārtikas graudi un lopbarība, ķīmiskajā rūpniecībā izmantojamā jēlnafta un naftas produkti.

2014. gadā Liepājas ostā galvenokārt tika pārkrauta labība un tās produkti, kopējā kravu apjomā sastādot 52%, seko Roll on/Roll of kravas 15%, kokmateriāli (ieskaitot šķeldu) 9% (23. attēls).



23. attēls. Liepājas ostā pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %. Avots: Satiksmes ministrija

Ostā 2014.gadā darbojās 16 stividoru kompānijas, 18 kuģu aģentūras, kravu ekspeiditori, kuģu fraktētāji, muitas brokeri un citi ostas pakalpojumu sniedzēji.

Liepājas ostā darbojas regulāra kravas – pasažieru prāmju līnija, nodrošinot regulāru satiksmi ar Travemundes ostu Vācijā. Pārvaldījumus veic prāmju operators „Stena Line”.

Lai veicinātu darbību starptautiskajā tirdzniecībā, tranzīta aprītē, turpinātu veikt investīciju piesaisti, ražošanas attīstību un jaunu darbavietu radīšanu līdz 2035.gada 31.decembrim (vismaz), Liepājas ostai ir noteikts īpašā režīma statuss ar nodokļu atvieglojumiem – tā ir daļa no speciālās ekonomiskās zonas.

## Mērķi un darbības virzieni

### Misija

Saskaņā ar Liepājas SEZ likumu, Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zonas izveides pamatmērķis ir attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisko preču apmaiņu caur Latviju. Tās uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai Liepājā, veicināt Liepājas reģiona attīstību.

### Vīzija

Nemot vērā šo mērķi, Liepājas osta sevi redz kā konkurētspējīgu ostu Baltijas jūras Austrumu piekrastē, kur ir apgūtas visas attīstības teritorijas un kravu apgrozījums strauji tuvojas maksimāli iespējamajai ostas kravu pārkraušanas jaudu noslodzei, un kuras veiksmīgā darbība un piedāvātie pakalpojumi veicina jaunu ārvalstu uzņēmumu ienākšanu Liepājas SEZ, nodrošinot drošu un efektīvu saikni ar izejmateriālu piegādātājiem un gatavo izstrādājumu saņēmējiem, kā arī Liepājas industriālo uzņēmumu arvien pieaugošās izlaides eksportu.

### Mērķis

Nodrošināt ilgtspējīgu, kvalitatīvu un kvantitatīvu Liepājas ostas attīstību.

### Darbības virzieni

1. Ostas infrastruktūras attīstība;
2. kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana;
3. pievienotās vērtības ražošanas un pakalpojumu sniegšanas attīstība;
4. ostas piesārņoto teritoriju sanācija;
5. publiskās – privātās sadarbības attīstība.

## **Attīstības plāni**

### Liepājas SEZ pārvalde plāno sekojošu projektu realizāciju

#### **1. Liepājas ostas padziļināšana**

Liepājas ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana līdz attiecīgi 12.5 un 12 m atzīmēm, kas ļaus apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi līdz 10.8 m. Projekta mērķis: uzlabot un sakārtot Liepājas ostas infrastruktūru, nodrošinot TEN-T infrastruktūras attīstību un pilnvērtīgu noslodzi. Projekta realizācijas laiks: 2015.gads. Projekta komponentes: kuģu ceļa padziļināšana līdz 12.5 m atzīmei; ostas akvatorijas padziļināšana līdz 12 m atzīmei; loču kanāla un Ziemas ostas akvatoriju padziļināšana līdz 7 m atzīmei; atbilstoša navigācijas aprīkojuma uzstādīšana; jauna kuģu kustības vadības aprīkojuma iegāde un uzstādīšana; Projekta realizācijas rezultāti: kuģošanas drošības uzlabošanās; lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa kuģu apkalpošanas kvalitātes uzlabošanās.

#### **2. Liepājas ostas Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija**

Liepājas ostas Karostas kanāla gultnē 780 000 m<sup>2</sup> platībā atrodošos piesārņoto nogulumu savākšana un deponēšana iepriekš izveidotā nogulumu apglabāšanas vietā. Projekta mērķis: ir vēsturiski piesārņotās vietas Karostas kanāla sanācija. Projekta realizācijas laiks: 2012. – 2015.gads. Projekta komponentes: izpētes un projektēšanas darbi; teritorijas sagatavošanas darbi; Karostas kanāla piesārņojuma attīrīšanas darbi; monitorings. Projekta realizācijas rezultāti: vides piesārņojuma draudu novēršana; kopējās vides situācijas uzlabošanās; Liepājas ostas Karostas kanāla rajona ilgtspējīga attīstība.



### **3. Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija**

Liepājas ostas Dienvidu viļņlauža (garums: 765.2 m) un Ziemeļu viļņlauža (garums: 1681.5 m) rekonstrukcija. Projekta mērķis ir nodrošināt maksimāli drošu kuģu piekļuvi ostai no jūras puses, uzlabot kuģošanas drošību kuģu ceļos, tajā skaitā, arī ostas akvatorijā. Projekta realizācijas laiks: 2016. – 2019.gads. Projekta komponentes: viļņlaužu galvu aizsargapvalka izveidošana, virsbūvju konstrukciju un aprīkojuma atjaunošana; viļņlaužu pamatnes un krāvuma atjaunošana; ostas Vidus vārtu paplašināšana. Projekta realizācijas rezultāti būs kuģošanas drošības uzlabošanās un ostas uzturēšanas izmaksu samazināšanās. Rekonstruētās hidrotehniskās būves uzlabos kuģošanas drošību un ostas funkcionalitāti, atļaujot kuģu kustību nelabvēlīgos laika apstākļos. Tas ļaus palielināt kuģošanas drošību, kā arī samazināt kuģu dīkstāves, atrodoties reidā, tādējādi mazinot kuģu dzinēju darbības rezultātā radītās emisijas. Veicot ostu koplietošanas infrastruktūras sakārtošanu, tiks rekonstruētas kritiskā stāvoklī esošās kopējās hidrotehniskās būves un veikti ieguldījumi kuģu satiksmes monitoringa un koordinācijas sistēmas attīstībā, kas paaugstinās kuģošanas drošību, uzlabos vides kvalitāti ostu teritorijās. Indikatīvās projekta kopējās izmaksas 45.5 milj.EUR. Projektu paredzēts realizēt 2014.–2020.gadu plānošanas periodā izmantojot ES Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.

### **4. Liepājas ostas padziļināšanas 2.kārta**

Liepājas ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana līdz attiecīgi 14.5 m un 14 m atzīmēm, kas ļaus apkalpot kuģus ar iegrimi līdz 12.8 m. Projekta mērķis ir nodrošināt pilnvērtīgu un drošu lieltonnāžas „PANAMAX” tipa kuģu apkalpošanu Liepājas ostā. Projekta realizācijas laiks: 2016. – 2020.gads. Projekta komponentes: kuģu ceļa padziļināšana līdz 14.5 m atzīmei un ostas akvatorijas padziļināšana līdz 14 m atzīmei. Projekta realizācijas rezultāti: apkalpoto „PANAMAX” tipa kuģu skaita pieaugums un ostas kravu apgrozījuma pieaugums.

### **5. Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība**

Visaptveroša ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība, kas ietver esošās infrastruktūras uzlabošanu un jaunu objektu būvniecību. Projekta mērķis ir nodrošināt pietiekošu dzelzceļa kravu caurlaides spēju, kas apmierinātu ostas terminālu augošo kravu apgrozījumu, kā arī radītu pamatu jaunu ostas pārkaušanas jaudu attīstībai. Projekta realizācijas laiks: 2016. – 2018.gads. Projekta komponentes: „Rietumu” un „Ziemeļu” dzelzceļa parku paplašināšana; „Tosmares” dzelzceļa parka būvniecība; Karostas dzelzceļa stacijas būvniecība; esošās infrastruktūras un aprīkojuma modernizācija.

### **6. Liepājas ostas dienvidu savienojuma un dzelzceļa pārvada būvniecība**

Projekts paredz pabeigt Liepājas ostas dienvidu savienojuma izbūvi, kas savienos Liepājas ostu ar citu TEN-T ostu – Klaipēdas ostu. Projekta mērķis ir nodrošināt Liepājas ostas attīstībai un pieaugošajām jaudām atbilstošu sauszemes un jūras ceļu sasaisti. Projekta realizācijas laiks: 2016. – 2020.gads. Projekta komponentes Tērauda - Namdara ielas pārvads pār dzelzceļu būvniecība; Mežu, Krūmu, Šķēdes ielu rekonstrukcija. Projekta realizācijas rezultāti: ostas kravu apgrozījuma pieaugums; mazāka slodze pilsētas transporta infrastruktūrai; kravu transportēšanas laiks caur Liepājas pilsētu samazināšanās.

## Skultes osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

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.

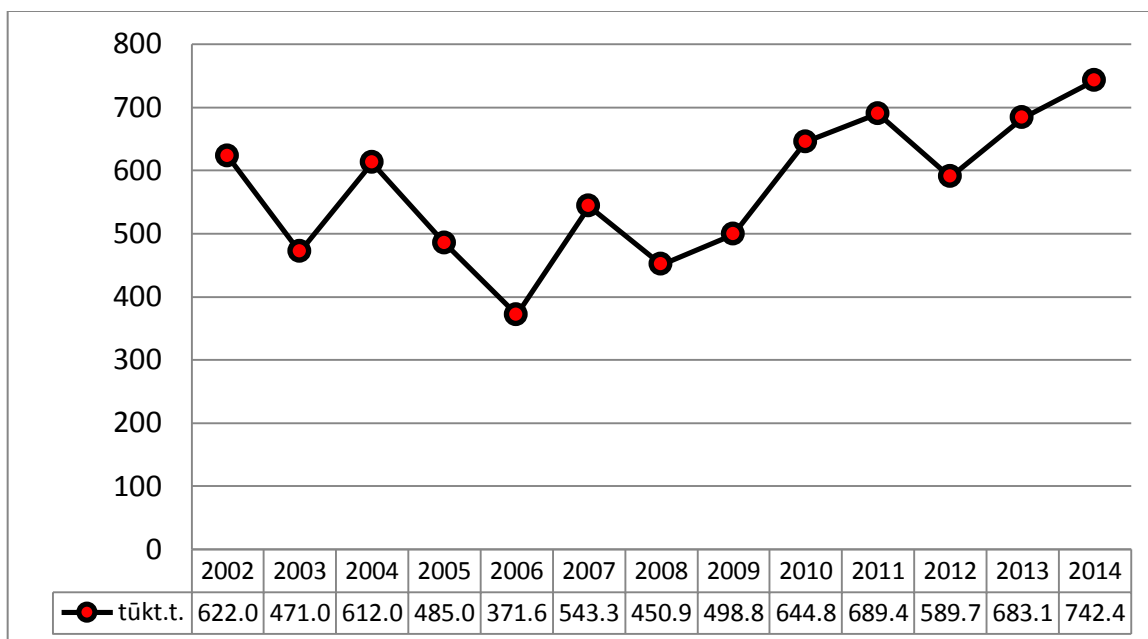
No Skultes ostas viena kilometra attālumā atrodas automaģistrāle Rīga-Tallina (*Via Baltica*) un trīs kilometru attālumā dzelzceļa līnija, ar ostas vajadzībām izbūvētu dzelzceļa kravas termināli.

#### Kravu apgrozījums

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.

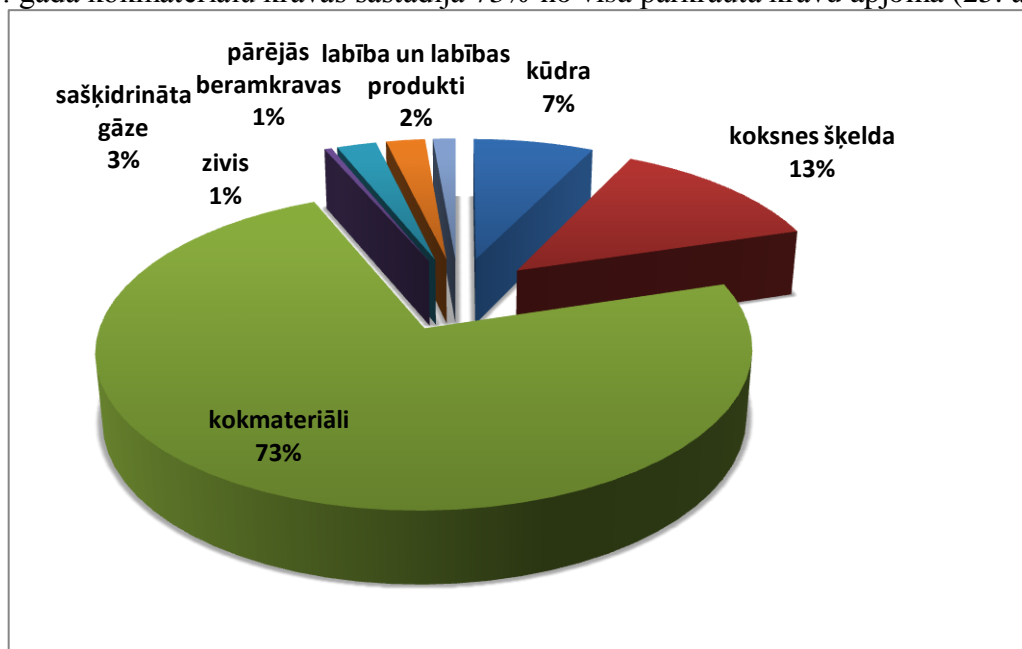
Ostas kopējais kravu apgrozījums pakāpeniski palielinās, un sākot no 2009.gada, vidējais kravu apgrozījums pārsniedz 600 tūkst.t. gadā. Laika periodā no 2009. gada līdz 2013.gadam par 16.85 % ir palielinājusies, arī gada laikā apkalpoto kuģu vidējā bruto tonnāža (2925 BRT 2009.gadā pret 3418 BRT 2013.gadā). Līdz šim lielākais pārkrauto kravu apjoms sasniegts 2011.gadā, kad tika pārkrauti 689.7 tūkst.t.

2014.gadā ostās kopējais pārkrauto kravu apjoms sasniedza 742.4 tūkst.t., kas ir par 8.6% vairāk kā gadu iepriekš, kad pārkrāva 683.1 tūkst.t. (24. attēls).



24. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Skutles ostā 2002. – 2014.gads (tūkst.t.).**  
Avots: Satiksmes ministrija

Ostā galvenokārt tiek pārkrauta papīrmalka, koksnes šķelda, kūdra, ogļskābā gāze. 2014. gadā kokmateriālu kravas sastādīja 73% no visa pārkrautā kravu apjoma (25. attēls).



25. attēls. **Skutles ostā pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %.** Avots: Satiksmes ministrija

## Mērķi un darbības virzieni

### 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 līdzekļu piešķiršanas 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;
4. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.

#### **Attīstības plāni**

##### Attīstības nodrošināšanai nepieciešams realizēt sekojošus projektus:

1. kuģošanas drošības nodrošināšana ziemas navigācijas periodā Salacgrīvas un Skultes ostās. Projekta mērķis ir velkoņa – ledlauža iegāde;
2. Skultes ostas krasta nostiprinājumu izbūve un rekonstrukcija;
3. Skultes ostas pievadceļu rekonstrukcija;
4. trokšņa barjeru uzstādīšana Skultes ostā;
5. kuģu vadības sistēmas izveide Skultes ostā;
6. dienvidu piestātnes Nr.3 izbūve;
7. jahtu tūrisma attīstība;
8. ro-ro līnijas kuģu satiksmes izveidošana un attīstīšana.

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

## Mērsraga osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

Teritorija: 78.35 ha;  
 Sauszemes teritorija: 47.65 ha  
 Akvatorija: 30.7 ha;  
 Kopējais piestātņu garums: 625 m;  
 Kuģa maksimālā iegrime: 6.5 m;  
 Kuģu ceļa platums: 80.0 m;  
 Kuģa maksimālais garums: 140.0 m;  
 Kuģa maksimālais platums: 18.0 m.

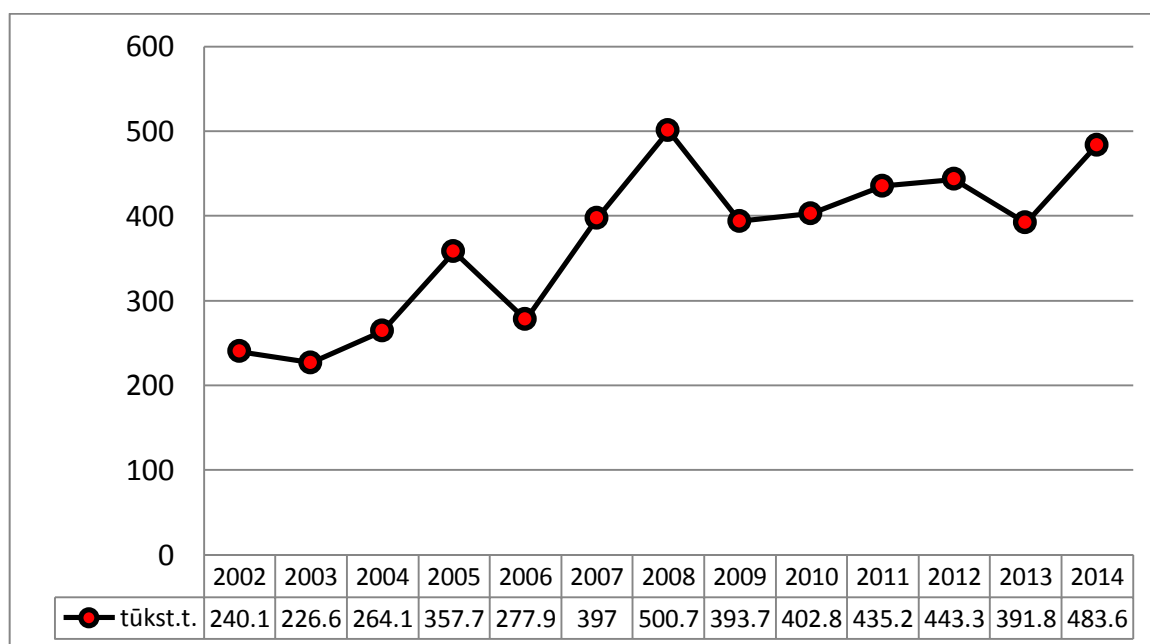


Mērsraga ostas kanāla padziļināšana tika veikta 1900.gadā, un 1927.gadā sāka ostas būve zvejniecības un kuģniecības vajadzībām, izbūvējot jūras viļņu laužēju molus 800 m un 790 m garumā. Laika periodā līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai 1991.gadā, Mērsraga osta specializējās kā zvejas osta, kurā darbojās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

Mērsraga osta atrodas Rīgas jūras līča rietumu krastā, tā ir mākslīgi izveidots līcis, kuru ierobežo ziemeļu un dienvidu moli.

#### Kravu apgrozījums

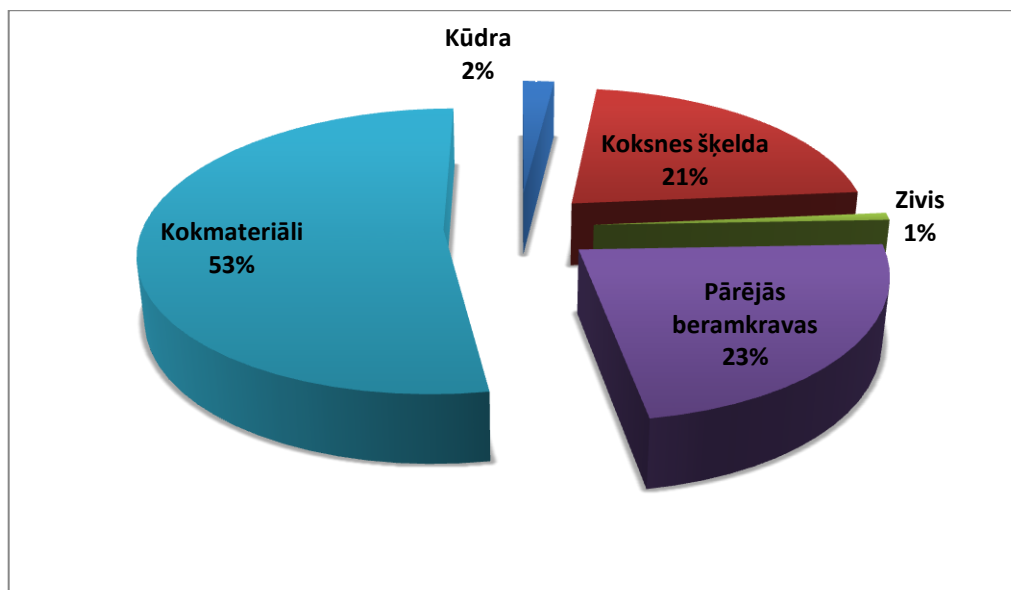
Sākot ar 1996.gadu, kopējais kravu apgrozījums Mērsraga ostā ir pakāpeniski palielinājies. Līdz šim, vislielākais kravu apjoms ostā tika pārkrauts 2008.gadā, kad tas sasniedza 500.7 tūkst.t. Savukārt 2014.gadā tika pārkrautas 483.6 tūkst.t. kas salīdzinājumā ar 2013.gadu bija par 23.4% vairāk (26. attēls).



26. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Mērsraga ostā 2002. – 2014.gads (tūkst.t.).**

Avots: Satiksmes ministrija

Starp pārkrautajām kravu grupām galvenokārt dominē kokmateriāli, to īpatsvars kopējā pārkrauto kravu struktūrā 2014.gadā bija 53%, seko beramkravas (t.sk. granīta un akmens šķembas) 23% un koksnes šķelda 21% (27. attēls).



27. attēls. Mērsraga ostā pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %. Avots: Satiksmes ministrija

## Mērķi un darbības virzieni

### Mērķis

Kļūt par Kurzemes reģiona kravu pārvadājumu un ekonomiskās aktivitātes centru. Mērsraga ostas darbības stratēģija arī turpmāk tiks 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. Ostu navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.

## Attīstības plāni

Plānojot Mērsraga ostas attīstību, kopumā paredzēts īstenot 14 pasākumus, kas vērsti gan uz ostas kopējo hidrotehnisko konstrukciju un infrastruktūras elementu uzlabošanu, gan uz uzņēmējdarbības vides attīstību:

1. krasta stiprinājuma darbi;
2. ostas iekšējā kanāla padziļināšanas darbi;

3. atbilstoši projektam četru dzelzceļa pievadu izbūve Stendes stacijā, kopējais sliežu garums 3800 metri;
4. multifunkcionālas piestātnes (Nr. 8) un 10 ha kravas laukumu būvniecība;
5. jauna ostas velkoņa būvniecība kopā ar Rojas ostas pārvaldi, ar mērķi nodrošināt ziemas navigāciju Mērsraga un Rojas ostās;
6. kuģu vadības sistēmas izveidošana;
7. piestātņu Nr. 1, 2, 3, 4 infrastruktūras uzlabojumi;
8. jahtu un mazizmēra kuģu piestātnes 1A izbūves turpināšana;
9. industriālā parka izveide;
10. tirgus pētījumi u.c. marketinga pasākumi;
11. zivju pārstrādes uzņēmumu infrastruktūras uzlabojumi;
12. jaunu kravas laukumu izveidošana;
13. graudu un pārtikas terminālu izbūve;
14. ostas slīpa modernizēšana.

Paralēli minētajiem pasākumiem hidrotehnisko konstrukciju pilnveidošanai, iespēju robežās jāveic pasākumi uzņēmējdarbības un cilvēkresursu attīstībai, kas ietver:

- pasākumus uzņēmējdarbības attīstības veicināšanai – ostas teritorijā esošās publiskās lietošanas infrastruktūras uzlabošanu;
- ostu navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.
- Stendes dzelzceļa stacijas piebraucamo ceļu uzlabošanu (Stendes – Laucienas – Ķūļciema – Mērsraga autoceļš).

## Salacgrīvas osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

Teritorija: 74.3 ha;  
 Sauszemes teritorija: 39.3 ha;  
 Akvatorija: 35.0 ha;  
 Kopējais piestātņu garums: 605 m;  
 Kuģa maksimālā ieegrime: 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*).

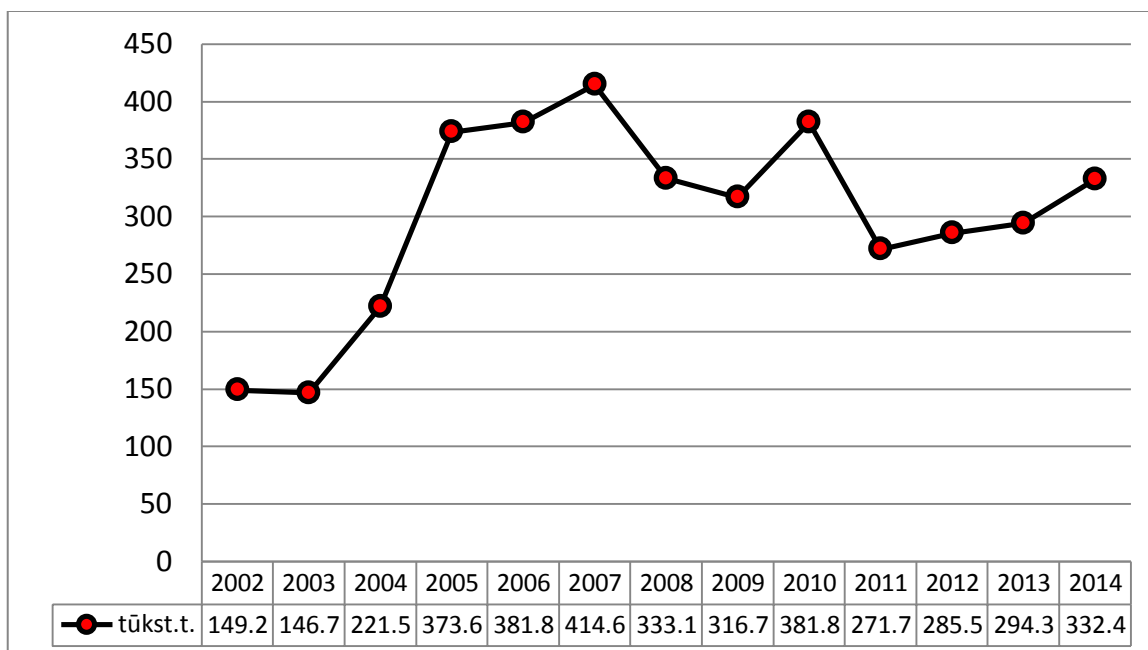
#### Kravu apgrozījums

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 osta pēc 2001 – 2003.gada rekonstrukcijas darbiem, un jaunu stividoru piesaistīšanas ir aktivizējusi savu darbību, kas arī atspoguļojas kravu apjoma pieaugumā. 2007. gadā ostā sasniegts līdz šim lielākais kravu apjoms – 421 tūkst.t., kas ir aptuveni 3 reizes vairāk (293%) nekā 2003. un 2002.gados (kravu apjoms attiecīgi 143 tūkst.t. un 148 tūkst.t.). Pēdējo 5 gadu laikā ostas kravu apjoms ir svārstījies, bet vidēji tas ir bijis 320 tūkst.t. gadā.

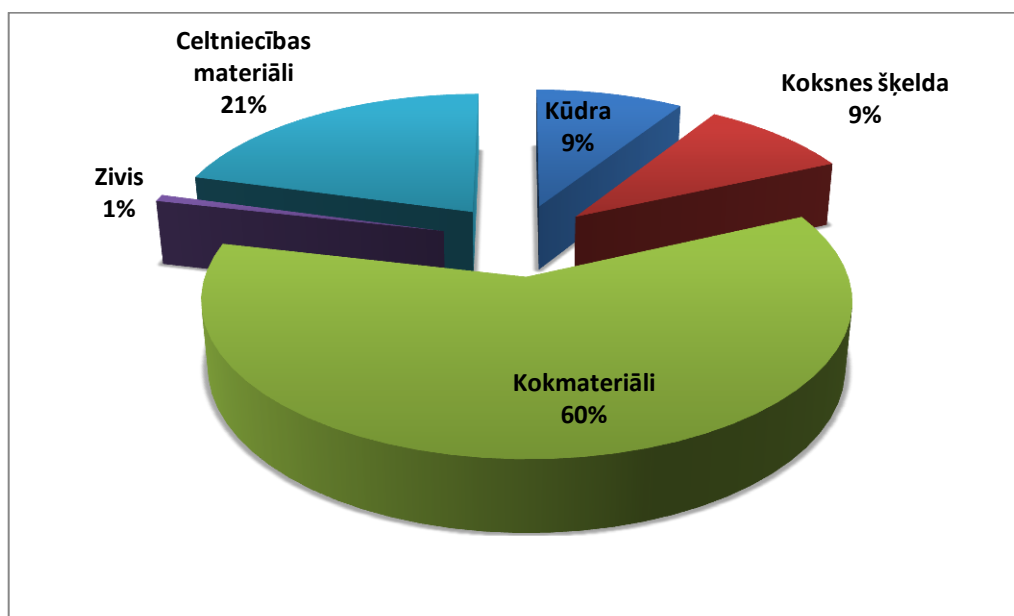
Kopējais pārkrauto kravu apjoms 2014.gadā ostā bija 332.4 tūkst.t. (28. attēls), kas bija par 12.9%, jeb 38.1 tūkst.t. vairāk nekā 2013.gadā.





28. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Salacgrīvas ostā 2002. – 2014.gads (tūkst.t.).**  
Avots: Satiksmes ministrija

Salacgrīvas ostas kravu struktūrā galvenokārt dominē kokmateriāli, kas 2013.gadā sastādīja 69% (ieskaitot koksnes šķeldu) no kopējā ostā pārkrauto kravu apjoma. Seko celtniecības materiāli un kūdra (29. attēls).



29. attēls. **Salacgrīvas ostā pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %.** Avots: Satiksmes ministrija

## Mērķi un darbības virzieni

### Mērķis

Nodrošināt Salacgrīvas ostas konkurētspējas palielināšanos starp Baltijas jūras reģiona ostām, īpaši – attiecībā pret Rīgas, Pērnavas un Skultes ostām. Panākt ostas

ekonomiskā stāvokļa stabilizāciju un turpmāko attīstību, kā arī radīt priekšnoteikumus veiksmīgai ostas attīstībai nākotnē.

Darbības virzieni:

1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas;
2. attīstīt ostas infrastruktūru un ostas pievadceļus;
3. palielināt Salacgrīvas ostas pārvaldes institucionālo kapacitāti;
4. ostas saimnieciskās darbības, t.sk. stividorpakalpojumu, konkurētspējas palielināšana;
5. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.

**Attīstības plāni**

Lai osta turpinātu veiksmīgi attīstīties, nepieciešams realizēt sekojošus projektus:

1. piesaistot ES finanšu līdzekļus, rekonstruēt Salacgrīvas ostas Dienvidu un Ziemeļu molus;
2. padziļināt priekšostu un ūdens pievadceļu, izsmeltā grunts apjoma smilts frakciju novirzot pašreiz applūstošo teritoriju izveidei par kraujlaukumu;
3. jaunu kraujlaukumu 30 ha izveide blakus Ziemeļu un Dienvidu moliem;
4. esošās zvejas piestātnes Nr.3 rekonstrukcija;
5. krasta nostiprinājuma ostas akvatorijā rekonstrukcija;
6. jaunas piestātnes būvniecība.  
Jaunceļamajai piestātnei jāsniedz un pat ievērojami jāpārsniedz parametri kā pašreiz 1. un 4. piestātnei, proti, garumā līdz 100 m, ar dziļumu pie piestātnes – 7 m;
7. attīstoties *Rail Baltic* projektam, strādāt pie industriālā parka izveides;
8. zvejniecībai nepieciešamās infrastruktūras attīstība Kuivižu ostā;
9. jahtu tūrisma un servisa attīstībā Kuivižu un Salacgrīvas ostā;
10. tirgus pētījumi u.c. mārketinga pasākumi.

## Rojas osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

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 2000 – 3000 reizes gadā. Rīgas jūras līcī nozvejoto un Rojā izkrauto zivju apjoms sastāda aptuveni 10 tūkst.t. 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).

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

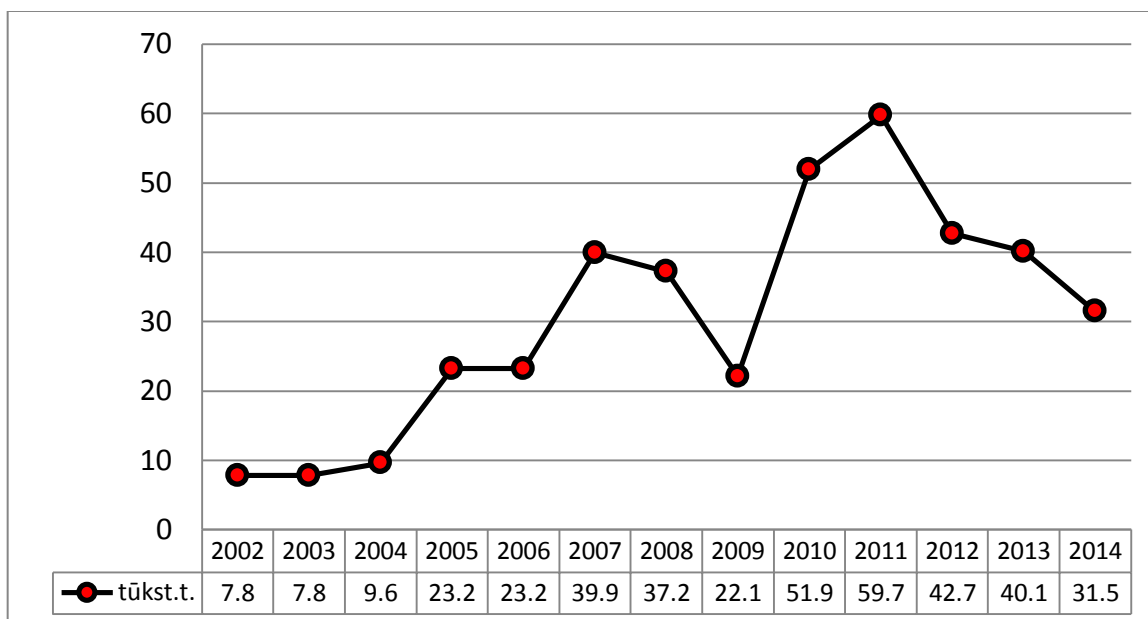
#### Kravu apgrozījums

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 – 59.7 tūkst.t. tika pārkrauts 2011.gadā. 2014.gadā salīdzinājumā ar 2013.gadu kopējais kravu apjoms ostā samazinājās par 21.4%, jeb 8.6 tūkst.t.(30. attēls).

No valsts mēroga skatoties, Rojas ostā veiktie kravu pārvadājumi ir salīdzinoši nelieli, bet tiem ir būtiska ietekme uz reģiona ekonomisko aktivitāti. Pirmkārt, kravu pārkraušana nodrošina darba vietas ostā, kā arī reģiona transporta un meža izstrādes uzņēmumos. Otrkārt, 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.



30. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums Rojas ostā 2002. – 2014.gads (tūkst.t.).** Avots: Satiksmes ministrija

Galvenokārt ostā tiek pārkrauta koksne, tai skaitā, celulozes un kurināmā. 2014.gadā no ostā pārkrauto kravu apjoma 83% sastādīja koksne, bet atlikušos 17% - nozvejotās zivis

## Mērķi un darbības virzieni

### 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 Rojas novada infrastruktūras, un ostas uzņēmumu attīstības projektiem;
3. ostu navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā;
4. radīt labvēlīgus apstākļus kuģošanas kompānijām, transporta uzņēmumiem, eksportētājiem un augstas pievienotās vērtības ražotnēm.

**Attīstības plāni**

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 7000 tonnu pieņemšanu ostā;
2. piestātnes Nr.1 rekonstrukcija un aprīkošana nozvejoto zivju pieņemšanai;
3. infrastruktūras jahtu pieņemšanai izbūve;
4. esošo sauszemes pievedceļu ostai rekonstrukcija un jaunu izbūve.

## Engures osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

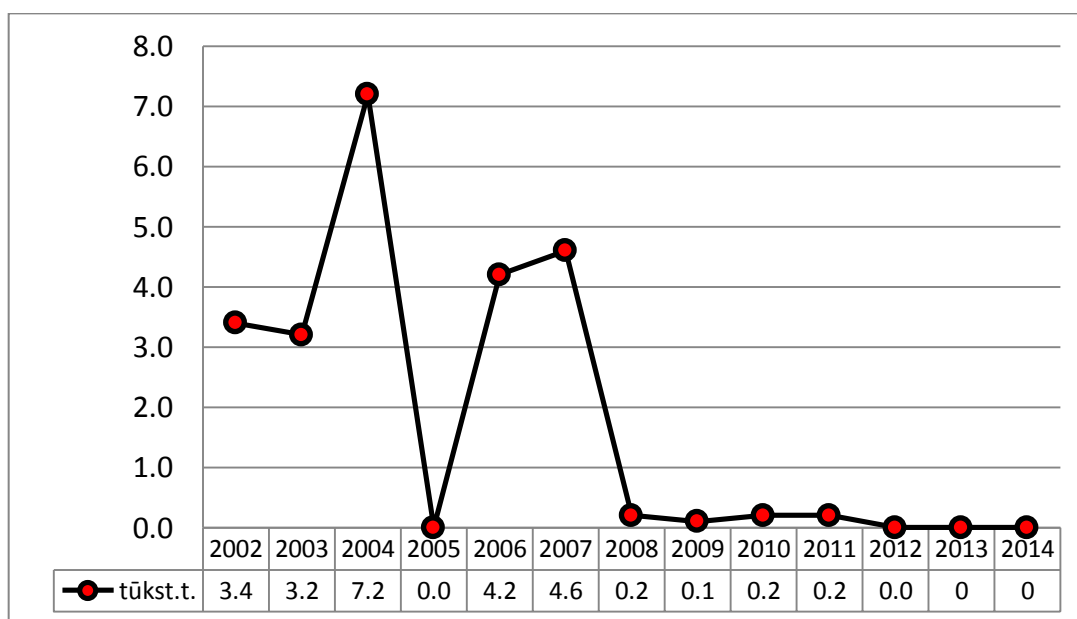
Teritorija: 26.4 ha;  
 Sauszemes teritorija: 13.86 ha;  
 Akvatorija: 12.54 ha;  
 Kopējais piestātņu garums: 400 m;  
 Kuģu ceļa maksimālais dziļums: 5.0 m;  
 Kuģu ceļa platums: 40.0 m.



Engure ir zvejas un jahtu osta, kura nodrošina attiecīgā piekrastes reģiona ekonomisko aktivitāti, tai nav objektīva pamata prognozēt aktīvu starptautisko kravu apstrādi. Engures novads, kurā atrodas osta, ir viens no piejūras reģioniem, kur zivju pārstrādes uzņēmumu koncentrācija ir viena no augstākajām valstī. Pašlaik Engures novada teritorijā darbojas četras zivju pārstrādes rūpnīcas, kuras nodrošina pastāvīgas darbavietas novada un tuvējo pilsētu, novadu – Tukuma, Jūrmalas, Talsu un Mērsraga iedzīvotājiem. Šo uzņēmumu veiksmīga darbība ir ļoti nozīmīga ne vien Engures novadam, bet gan nacionālā līmenī, jo liela daļa produkcijas tiek eksportēta uz NVS un Eiropas Savienības valstīm.

Engures ostas teritorijā darbojas zivju apstrādes uzņēmums, kuģu remonta uzņēmums, un citi ar zvejniecību un zivju apstrādi saistīti uzņēmumi. 2006.gadā ostas teritorijā tika izveidota jauna okeāna katamarānu ražotne (ar ES līdzfinansējumu), kas ir unikāla visas valsts mērogā, un 2007.gadā tika uzsākta jahtu servisa un tehniskās apkalpošanas centra celtniecība.

Laika periodā kopš 2003.gada, vislielākais izkrauto svaigo zivju apjoms ostā bijis 2004.gadā, kad tas sasniedza 7.2 tūkst.t. Kopš 2012.gada ostas hidrotehnisko būvju (molu) avārijas stāvokļa dēļ nozvejojās zivis ostā netiek pārkrautas (31. attēls).



31. attēls. **Kopējais kravu (svaigo zivju) apgrozījums Engures ostā 2002. – 2014.gads (tūkst.t.).** Avots: Satiksmes ministrija

## **Mērķi un darbības virzieni**

### Mērķis

Nodrošināt Engures pilsētas kļūšanu par reģionālās ekonomikas un sociālās aktivitātes centru, kurš nodrošina harmonisku piekrastes reģiona attīstību.

### Mērķi raksturojošie rādītāji:

- investīciju pieaugums;
- zivju produkcijas pārkraušanas ostā atjaunošana, un pārkraušanas apjomu pieaugums;
- darba vietu skaita pieaugums reģionā;
- jaunu uzņēmējdarbību veidošanās reģionā;
- Engures ostā ienākošo zvejas kuģu skaits;
- Engures ostu tūristu jahtu apmeklējumu skaits.

Mērķu sasniegšanai ir nepieciešams uzturēt un attīstīt ostas tehniskās iespējas tādā līmenī, kas nodrošina zvejas kuģu un jahtu pieņemšanu, un to skaita pakāpenisku pieaugumu. Nodrošināt 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 Engures ostas pārvaldes attīstības projektus ar Engures novada un ostas uzņēmumu attīstības projektiem;
3. radīt labvēlīgus apstākļus zivju pārstrādes, zvejniecības, jahtu servisa, jahtu būves uzņēmumiem un augstas pievienotās vērtības ražotnēm;
4. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.

## **Attīstības plāni**

### Engures ostas attīstībai nepieciešams realizēt sekojošus projektus:

1. Engures ostas kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija (atrodas avārijas stāvoklī);
2. zvejas kuģu remonta slipa rekonstrukcija;
3. infrastruktūras jahtu pieņemšanai izbūve;
4. zvejas kuģu piestātņu rekonstrukcija un modernizācija ( t.s. kuģu bunkurēšanas un sateču ūdeņu attīrīšanas iekārtu uzstādīšana).

## Pāvilostas osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

Teritorija: 17.1 ha;  
 Sauszemes teritorija: 11.76 ha;  
 Akvatorija: 5.34 ha;  
 Kopējais piestātņu garums: 700 m;  
 Kuģu ceļa dziļums: 3.50 m;  
 Kuģu ceļa platums: 40.0 m;  
 Kuģa maksimālais garums: 70.0 m.

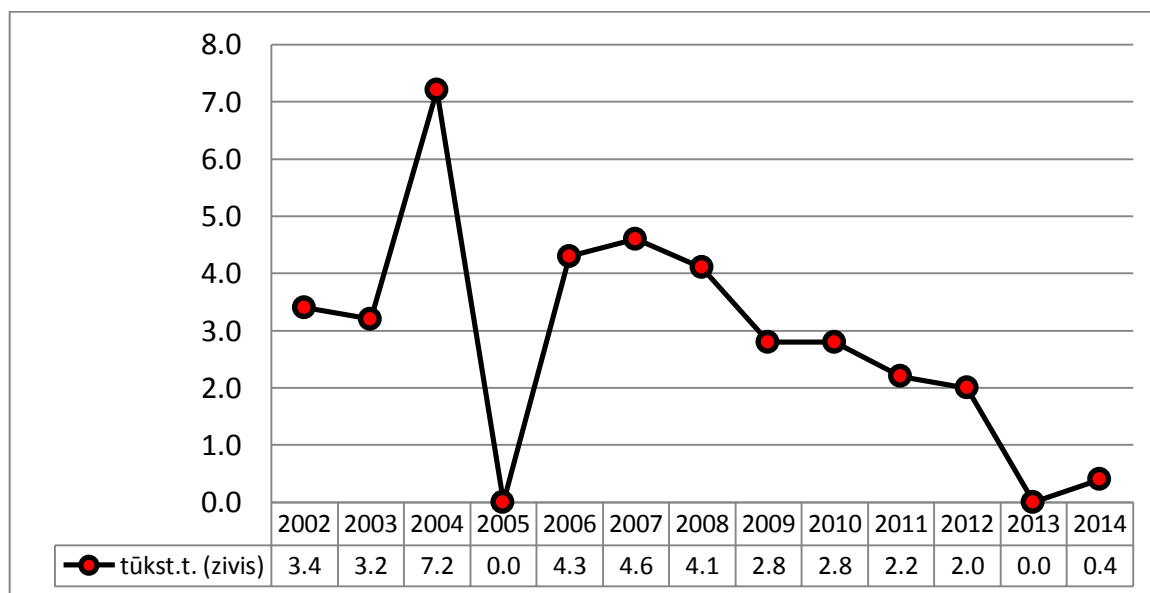


Pāvilostas osta ir vienīgā neaizsalstošā mazā osta Latvijā, tā atrodas Baltijas jūras Austrumu piekrastē starp lielajām ostām Liepāju un Ventspili.

Kopš 1998.gada Pāvilostas osta galvenokārt darbojas kā zvejas un jahtu osta (līdz 1997.gadam ostā bija arī neliels kokmateriālu kravu apgrozījums).

Pāvilostas ostā ir vairākas zvejas kuģu piestātnes, divas pilna servisa jahtu piestātnes, degvielas uzpildes stacija, zivju apstrādes cehs un kuģu remonta uzņēmums, ostā pastāvīgi dežurē Valsts robežsardzes dienests. Ostā darbojošies uzņēmumi kopumā nodrošina lielāko pastāvīgo darba vietu skaitu Pāvilostas novadā.

Vislielākais pārkrauto kravu (zivju) apjoms ostā tika sasniegts 2004.gadā, kad tika pārkrauti 7.2 tūkst.t., bet 2014.gadā vairs tikai 0.4 tūkst.t. (32. attēls). Kravu (zivju) apgrozījuma samazinājums saistīts ar nepietiekamo akvatorija dziļumu, kas neļauj ostā ienākt vidējā izmēra zvejas traleriem.



32. attēls. **Kopējais kravu apgrozījums (zivis) Pāvilostas ostā 2002. – 2014.gads (tūkst.t.).** Avots: Satiksmes ministrija

2010.gadā ar Pāvilostas novada pašvaldības līdzfinansējumu realizēta ostas hidrotehnisko būvju renovācijas projekta 1. kārtā – esošo mola konstrukciju remonts un atjaunošana.



2011.gadā izstrādāts ostas attīstības ģenerālplāna risinājums, kas paredz jaunu piestātņu izbūvi, un teritorijas attīstības plānu. Plāns paredz ostas teritorijā izvietot laivu ražotnes, jahtu servisa un ziemas glabāšanas parku, zivju tirgus izveidi, gājēju promenādes izbūvi u.c.

2011.gadā rekonstruēta Sakas labā krasta viesjahtu piestātne un izbūvēta jauna, moderna 90 m gara multifunkcionāla piestātne, kas atļauj Pāvilostas ostā pieņemt arī neliela izmēra pasažieru prāmjus.

2012.gada vasarā rekonstruēta un labiekārtota Sakas labā krasta viesjahtu piestātnes servisa ēka, un piesaistīti vairāki investori laivu ražošanas un jahtu servisa uzņēmumiem.

2013.gada sākumā tika izstrādāts un akceptēts tehniskais projekts zivju tirgus piestātnes un zivju saldētavas izbūvei, uzsākta tehnisko projektu izstrāde servisa parka piestātnei un laivu ražotnēm.

## **Mērķi un darbības virzieni**

### Mērķis

Veicināt Pāvilostas novada kļūšanu par reģionālu ekonomiskās un sociālās aktivitātes centru piekrastes reģiona attīstības ietvaros.

### Mērķi raksturojošie rādītāji

- piesaistīto investīciju apjoms;
- darba vietu skaits;
- jaunu uzņēmējdarbību veidošanās;
- ostā ienākušo zvejas kuģu skaits;
- ostā ienākušo viesjahtu skaits;
- ostā darbojošos uzņēmumu apgrozījuma pieaugums.

### Pāvilostas ostas darbības virzieni

- kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija un pilnveidošana;
- ostas akvatorijas dziļuma palielināšana un uzturēšana;
- uzņēmējdarbībai labvēlīgas vides radīšana;
- ostas tehniskā aprīkojuma modernizācija;
- dabas aizsardzības prasību nodrošināšana;
- ostas neizmantotās sauszemes teritorijas apguves ģenerālplāna izstrāde;

- zvejas flotes palielināšana, piesaistot uzņēmējus jaunas zivju pārstrādes ražotnes izveidei;
- tūristu piesaistes aktivitāšu pilnveidošana un attīstīšana;
- investīciju piesaiste uzņēmējdarbības un infrastruktūras attīstības projektiem;
- mārketinga aktivitātes ārzemju tūristu, un ostas uzņēmumu pakalpojumu izmantotāju piesaistei;
- pasažieru prāmju līnijas izveide;
- ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.

### **Attīstības plāni**

Ostas tālākas attīstības nodrošināšanai, nepieciešams realizēt sekojošus projektus:

1. ostas molu renovācijas projekta 2. kārtas realizācija (molu pagarināšana);
2. ostas akvatorijas dziļuma palielināšana un uzturēšana, iegādājoties savu padziļināšanas tehniku;
3. zivju pārstrādes uzņēmuma modernizācija;
4. jahtu apkopes, servisa parka un ziemas glabāšanas parka izbūve;
5. zvejas un atpūtas laivu ražotņu un jaunas piestātnes izbūve Sakas upes kreisajā krastā;
6. zivju saldētavas, zivju tirgus piestātnes un ar to saistītās infrastruktūras izbūve;
7. jahtu ostas līča padziļināšana, mazo laivu slipa un gājēju promenādes izbūve;
8. jaunas mazo laivu piestātnes izbūve Sakas upes labajā krastā.

## Lielupes osta

### Esošās situācijas raksturojums

#### Parametri:

Teritorija: 422 ha;  
 Sauszemes teritorija: 102 ha;  
 Akvatorija: 320 ha;  
 Kopējais piestātņu garums: 319 m;  
 Kuģu ceļa maksimālais dziļums: 4.0 m;  
 Kuģu ceļa platums: 30.0 m.



Lielupes osta vēsturiski ir izveidojusies bijušā zvejnieku kolhoza teritorijā. Lai arī osta uz attīstības programmas sagatavošanas brīdi juridiski ir slēgta, tā kopš 2010.gada ir veikusi aktīvus pasākumus ostas darbības atjaunošanai. Regulāri tiek nodrošināta Lielupes grīvas kuģu kanāla uzturēšana. Lai nodrošinātu navigāciju Lielupē, pastāvīgi noris darbs pie navigācijas drošības uzlabošanas – 2010.gadā pirmo reizi tika nomarkēts kuģu kanāls. 2011.gadā kuģu kanāls tika aprīkots ar apgaismotām stoderēm.

Tā kā osta ir juridiski slēgta, tajā nav novērojams kravu apgrozījums kopš 2002.gada.

2012.gadā tika uzsākts darbs pie Lielupes ostas attīstības programmas izstrādes, sagaidāms, ka attīstības programma iezīmēs nepieciešamo pasākumu kopumu sekmīgai Lielupes ostas attīstībai. Ir plānots izveidot jahtu ostu Latvijas lielākajā kūrortpilsētā, un sniegt Latvijas un ārvalstu burātājiem nepieciešamos pakalpojumus, ar mērķi padarīt Lielupes ostu par pievilcīgu burāšanas un atpūtas kuģošanas mērķi Baltijas jūrā.

Jūrmalas pilsētas jaunais teritorijas plānojums paredz ostas teritorijas paplašināšanu, lai nodrošinātu tās sekmīgu attīstību. Papildus tam, jaunais pilsētas teritorijas plānojums paredz hidrobūvju izbūvi Lielupes grīvā, veidojot jaunu jūras jahtu ostu un piestātnes motorizētiem kuģošanas līdzekļiem.

### Mērķi un darbības virzieni

Saskaņā ar izstrādājamo Lielupes ostas attīstības programmu, Lielupes ostas moto ir „Lielupes osta – zaļākā osta Latvijā”.

#### Galvenie darbības virzieni

- mazās jūras ostas izveidošana un attīstība buru kuģu, jahtu un motorjahtu apkalpošanai un ekoloģiskā tūrisma piedāvājuma attīstīšana;
- hidrotehnisko būvju izbūve Lielupes grīvā, kas ļautu samazināt ikgadējās kuģu kanāla uzturēšanas izmaksas un nodrošināt pastāvīgu Lielupes grīvas kuģojamību;
- ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.

- burāšanas sporta, airēšanas un citu ūdens sporta veidu attīstības un piekrastes zvejniecības veicināšana.

Ostas attīstības programmas izstrādes laikā, atbilstoši Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumam nākamajiem 12 gadiem, tiks analizētas teritorijas, kurām atļautā izmantošana saistīta ar ostas darbību, rezultātā tiks izstrādāts plāns ostas teritorijas robežu izmaiņām, ar priekšlikumu iekļaut šīs teritorijas ostā. Programmā tiks analizēti arī nepieciešamie pasākumi buru un motorjahtu pilna servisa nodrošināšanai un iespējamajai kuģošanas līdzekļu ražošanai. Papildus tam, tiks analizētas ostas multimodālās darbības iespējas, kūrorta un atpūtas iespēju veicināšana un esošās ostas teritorijas izmantošana tūrisma veicināšanai.

Svarīgākā ostas attīstība programmas sastāvdaļa ir ostas attīstībai nepieciešamo finanšu resursu, un to avotu apzināšana. Ievērojot nākamo ES fondu plānošanas periodu, kas sāksies 2014. gadā, Lielupes ostas attīstības programma būs plānošanas dokuments, kas dos iespēju plānveidīgi pretendēt uz fondu finansējumu ostas attīstības veicināšanai.

### **Attīstības plāni**

Ievērojot izstrādājamo Lielupes ostas attīstības programmu, kurā detalizēti tiks izvērtētas ostas iespējas attīstīties par jahtu ostu, osta turpinās savu virzību attīstības plānā nosprausto uzdevumu sasniegšanā. Mērķis kļūt par vienu no vadošajām jahtu ostām Baltijas valstīs, nodrošinot kvalitatīvus un pieprasījumam atbilstošus pakalpojumus kuģotājiem.

Svarīga ostas attīstības sastāvdaļa ir navigācijas drošības uzlabošana ostas teritorijā. Bez jau minēto navigācijas zīmju uzstādīšanas, Lielupes grīvas kuģu kanāla un Lielupes kuģu ceļā, plānots sākt darbu pie nepieciešamo navigācijas zīmju uzstādīšanas ostas teritorijā, lai uzlabotu navigācijas drošību – par maksimālā kuģošanas ātruma ierobežojumiem, enkurvietām, sēkļiem un tml.

Svarīgākie tuvākās nākotnes darbi ir ostas teritorijas paplašināšana saskaņā ar Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumu nākamajiem 12 gadiem, ostas atvēršana saskaņā ar likuma „Par ostām” prasībām; ostas attīstībai nepieciešamo finanšu avotu apzināšana attīstības plānā noteikto pasākumu realizācijai.