

Pasūtītājs:



**Talsu
novads**

Talsu novada pašvaldība

Adrese: Kareivju iela 7, Talsi,
Talsu novads, LV-3201
www.talsunovads.lv

Izpildītājs:



SIA "Konsorts"

Reg. Nr. 40003209785
Adrese: Olīvu iela 9,
Rīga, LV-1004
www.konsorts.lv

Kopējās mazo ostu stratēģijas izstrāde atkrastes vēja parku attīstībai Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī

PAKALPOJUMA LĪGUMS NR. TNPCP/24/9-23/429/L

Februāris, 2025

Interreg



**Līdzfinansē
EIROPAS SAVIENĪBA**

Igaunija – Latvija

Satura rādītājs

1	IEVADS	6
2	ATKRASTES VĒJA PARKU ATTĪSTĪBAS TENDENCES BALTIJAS JŪRĀ UN RĪGAS LĪCĪ	7
2.1	VISPĀRĒJAS TENDENCES.....	7
2.2	DĀNIJA	7
2.3	ZVIEDRIJA	8
2.4	SOMIJA	8
2.5	POLIJA	8
2.6	LIETUVA UN LATVIJA	9
2.7	LATVIJA UN IGAUNIJA	10
3	LATVIJAS OSTU IESTRĀDES UN POTENCIĀLS IESAISTĪTIES ATKRASTES VĒJA PARKU APKALPOŠANĀ	14
3.1	VENTSPILS BRĪVOSTA.....	14
3.2	LIEPĀJAS OSTA	14
3.3	RĪGAS BRĪVOSTA.....	15
3.4	LATVIJAS MAZĀS OSTAS	16
4	ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE LATVIJAS MAZAJĀS OSTĀS	17
4.1	VISPĀRĒJA INFORMĀCIJA.....	17
4.2	OSTU ĢEOGRĀFISKĀS ATRAŠANĀS VIETAS	18
4.3	ES AIZSARGĀJAMO DABAS TERITORIJU TĪKLS, AIZSARGĀJAMĀS JŪRAS TERITORIJAS.....	20
4.4	MAZO OSTU PĀRVALDĪBA LATVIJĀ	21
4.5	SALACGRĪVAS OSTA.....	22
4.5.1	<i>Tehniskie parametri.....</i>	<i>22</i>
4.5.2	<i>Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze</i>	<i>23</i>
4.5.3	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	<i>25</i>
4.5.4	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	<i>25</i>
4.5.5	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra un saistīto pakalpojumu pieejamība</i>	<i>25</i>
4.5.6	<i>Attīstības plāni.....</i>	<i>26</i>
4.6	SKULTES OSTA	28
4.6.1	<i>Tehniskie parametri.....</i>	<i>28</i>
4.6.2	<i>Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze</i>	<i>28</i>
4.6.3	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	<i>30</i>
4.6.4	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	<i>30</i>
4.6.5	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	<i>30</i>
4.6.6	<i>Attīstības plāni.....</i>	<i>31</i>
4.7	ROJAS OSTA	32
4.7.1	<i>Tehniskie parametri.....</i>	<i>32</i>
4.7.2	<i>Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze</i>	<i>32</i>
4.7.3	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	<i>33</i>
4.7.4	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	<i>34</i>
4.7.5	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	<i>34</i>
4.7.6	<i>Attīstības plāni.....</i>	<i>34</i>
4.8	MĒRSRAGA OSTA	36
4.8.1	<i>Tehniskie parametri.....</i>	<i>36</i>
4.8.2	<i>Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze</i>	<i>37</i>

4.8.3	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	38
4.8.4	<i>Perspektīvās teritorijas</i>	38
4.8.5	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	39
4.8.6	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	40
4.8.7	<i>Attīstības plāni</i>	40
4.9	<i>JŪRMALAS OSTA</i>	42
4.9.1	<i>Tehniskie parametri</i>	42
4.9.2	<i>Perspektīvās teritorijas</i>	43
4.9.3	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	43
4.9.4	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	44
4.9.5	<i>Attīstības plāni</i>	44
4.10	<i>ENGURES OSTA</i>	45
4.10.1	<i>Tehniskie parametri</i>	45
4.10.2	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	45
4.10.3	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	46
4.10.4	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	46
4.10.5	<i>Attīstības plāni</i>	46
4.11	<i>PĀVILOSTAS OSTA</i>	47
4.11.1	<i>Tehniskie parametri</i>	47
4.11.2	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	47
4.11.3	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	47
4.11.4	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	48
4.11.5	<i>Attīstības plāni</i>	49
4.12	<i>VĒSTURISKĀS JEB POTENCIĀLI ATJAUNOJAMĀS UN PIELĀGOJAMĀS ZVEJAS KUĢU PIESTĀTNES</i>	50
4.12.1	<i>Papes osta</i>	50
4.12.2	<i>Kolkas laivu steķis</i>	51
4.12.3	<i>Jaunu ostu veidošanas iespējas</i>	52
5	MAZO OSTU IESPĒJU NOVĒRTĒJUMS ATKRASTES VĒJA PARKU APKALPOŠANĀ	53
5.1	<i>SAGAI DĀMAIS PIEPRASĪJUMS PĒC OSTAS PAKALPOJUMIEM</i>	53
5.1.1	<i>Vēja parku dzīves cikls</i>	53
5.1.2	<i>Vēja parku apkalpošanas režīms Eksploatācijas periodā</i>	54
5.2	<i>MAZO OSTU PERSPEKTĪVU NOVĒRTĒJUMS</i>	55
5.2.1	<i>Nepieciešami ostas iekšējie tehniskie parametri</i>	55
5.2.2	<i>Distance no ostām līdz vēja parku teritorijām</i>	55
5.2.3	<i>Ostu attīstības teritoriju pieejamība</i>	56
5.2.4	<i>Perspektīvu apkopojums</i>	60
5.3	<i>INVESTĪCIJU UN FINANSĒŠANAS AVOTU NOVĒRTĒJUMS</i>	61
5.4	<i>SVID MATRICA</i>	63
6	ATKRASTES VĒJA PARKU SAGAI DĀMĀ EKONOMISKĀ IETEKME	64
6.1	<i>IETEKME UZ MAZO OSTU IENĀKUMIEM</i>	64
6.2	<i>IETEKME UZ VALSTS SOCIĀLEKONOMISKAJĒM ASPEKTIEM</i>	66
6.3	<i>IETEKME UZ MAZO OSTU TĪKLU MIJIEDARBĪBĀ AR RĪGAS, TALLINAS, VENTSPILS UN LIEPĀJAS OSTĀM</i>	68
6.4	<i>SADARBĪBAS IESPĒJAS UN IEROBEŽOJUMI AR CITĀM JOMĀM UN NOZARĒM</i>	70
6.4.1	<i>Akvakultūra</i>	70
6.4.1	<i>Zvejniecība</i>	70
6.4.1	<i>Biotopi</i>	70
6.4.2	<i>Tūrisms</i>	71

6.4.3	Ūdeņraža ražošana.....	71
6.4.4	Citas jomas	72
7	LATVIJAS MAZO OSTU ATTĪSTĪBAS STRATĒĢA ATKRASTES VĒJA PARKU ATTĪSTĪBAS IETVARĀ.....	72
7.1	VĪZIJA	72
7.2	MISIJA	72
7.3	VĒRTĪBAS.....	72
7.4	STRATĒGISKAIS MĒRĶIS	73
7.5	ILGTERMIŅA PRIORITĀTES UN SAISTĪTĀS RĪCĪBAS	73
7.6	NEFINANŠU UN FINANŠU MĒRĶI	74
8	STRATĒĢIJAS IEVIEŠANAS UZRAUDZĪBA	75
9	LATVIJAS UN IGAUNIJAS KOPĒJĀ ATTĪSTĪBAS STRATĒĢIJA ATKRASTES VĒJA PARKU APKALPOŠANĀ.....	75

Tabulu rādītājs

Tabula 4-1	Salacgrīvas ostas tehniskie parametri.....	23
Tabula 4-2	Salacgrīvas ostas attīstības plāni.....	26
Tabula 4-3	Skultes ostas tehniskie parametri	28
Tabula 4-4	Skultes attīstības plāni	31
Tabula 4-5	Rojas ostas tehniskie parametri.....	32
Tabula 4-6	Rojas ostas attīstības plāni	35
Tabula 4-7	Mērsraga ostas tehniskie parametri	37
Tabula 4-8	Mērsraga perspektīvās teritorijas	39
Tabula 4-9	Mērsraga ostas attīstības projekti	41
Tabula 4-10	Jūrmalas ostas tehniskie parametri	42
Tabula 4-11	Jūrmalas ostas attīstības plāni	44
Tabula 4-12	Engures ostas tehniskie parametri.....	45
Tabula 4-13	Engures ostas attīstības plāni.....	46
Tabula 4-14	Pāvilostas ostas tehniskie parametri	47
Tabula 4-15	Pāvilostas attīstības plāni	49
Tabula 5-1	Tehniskās prasības Operacionālo un bāzu ostu (O&A) izveidei	55
Tabula 5-2	Ostu potenciāla novērtējums CTV un SOV tipa kuģu apkalpošanai.....	60
Tabula 5-3	Investīcijas operacionālo apkalpošanas (O&M) bāzu izveidei, milj. EUR.....	61
Tabula 5-4	Investīciju paskaidrojums ostu griezumā	62
Tabula 5-5	Investīcijas operacionālo apkalpošanas (O&M) bāzu izveidei, milj. EUR.....	62
Tabula 5-6	Mazo ostu SVID matrica vēja parku apkalpošanas kontekstā	63
Tabula 6-1	CTV kuģu veidoti ienākumi mazajām ostām	65
Tabula 6-2	SOV kuģu veidoti ienākumi mazajām ostām.....	65
Tabula 6-3	Atkrastes vēja parku radītie sociālekonomiskie ieguvumi	66
Tabula 7-1	Prioritātes un rīcības	73
Tabula 7-2	Mazo ostu nefinanšu un finanšu mērķi vēja atkrastes parku apkalpošanā	74

Ilustrāciju rādītājs

Ilustrācija 2-1 Potenciālās pilotizpētes teritorijas atkrastes vēja parku izveidei	11
Ilustrācija 2-2 Potenciālo vēja parku izvietojums Baltijas jūrā un līcī	11
Ilustrācija 2-3 Latvijas Jūras telpiskā plānojumā iezīmētie kuģošanas ceļi	12
Ilustrācija 2-4 Kuģošanas intensitāte Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Automātiskā identifikācijas sistēmas (AIS) dati	13
Ilustrācija 4-1 Latvijas mazo ostu kravu apgrozījums 2002.-2024. gads, tūkst. tonnas	17
Ilustrācija 4-2 Latvijas ostu ģeogrāfiskās atrašanās vietas	18
Ilustrācija 4-3 Aizsargājamās jūras teritorijas un robežu shēmas	20
Ilustrācija 4-4 Salacgrīvas ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam	24
Ilustrācija 4-5 Salacgrīvas ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā	24
Ilustrācija 4-6 Skultes ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam ..	28
Ilustrācija 4-7 Skultes ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā	29
Ilustrācija 4-8 Rojas ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam	33
Ilustrācija 4-9 Rojas ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā	33
Ilustrācija 4-10 Mērsraga ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam	37
Ilustrācija 4-11 Mērsraga ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā	38
Ilustrācija 4-12. Papes ostas vietas ortofoto, 2024. gads	51
Ilustrācija 4-13. Kolkas laivu steķa vietas ortofoto, 2024. gads	51
Ilustrācija 5-1. Vēja parku attīstības cikls	53
Ilustrācija 5-2. Atkrastes vēja parku apkalpošanas kuģi	54
Ilustrācija 5-3. Ostu izvietojums un distance līdz tuvākajam vēja parkam	56
Ilustrācija 5-4. Attālumi no ostām līdz vēja parkiem	57
Ilustrācija 5-5. Salacgrīvas un Rojas ostu perspektīvā krasta infrastruktūra vēja parku kuģu apkalpošanai	59
Ilustrācija 6-1. Strādājošo skaits un nomaksātie nodokļi mazajās ostās	67
Ilustrācija 6-2. Attālumi no ostām līdz vēja parkiem	69

Saīsinājumi

CTV	tehniskā personāla transportēšanas kuģis
DWT	kravnesība
EK	Eiropas Komisija
EJZF	Eiropas Jūrlietu un Zivsaimniecības fonds
EZF	Eiropas Zivsaimniecības fonds
EUR	eiro
ISPS	Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss
IVN	ietekmes uz vidi novērtējums
HES	hidroelektrostacija
NM	jūras jūdze
MW	megavats
GW	gigavats
Km	kilometrs
KW	kilovats
KV	kilovolts
LAD	Lauku atbalsta dienests
O&A	operacionālās un apkalpošanas bāzes ostas
OWP	atkrastes vēja parks
PPP	privātā un publiskā partnerība
PVN	pievienotās vērtības nodoklis
SEZ	speciālā ekonomiskā zona
SIA	sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SOV	operacionālais tehniskās apkalpošanas kuģis
TWh	teravatstunda

1 Ievads

Stratēģijas ziņojums ir sagatavots, balstoties uz 2024. gada 9. septembra pakalpojuma līgumu Nr. TNPCP/24/9-23/429/L, kas noslēgts starp Talsu novada pašvaldību (Pasūtītājs) un SIA “Konsorts” (Izpildītājs) *Par kopējās mazo ostu stratēģijas izstrādi atkrastes vēja parku attīstībai Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī.*

Mazo ostu stratēģija atkrastes vēja parku attīstībai Baltijas jūrā un Rīgas līcī (turpmāk – Stratēģija) ir ilgtermiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā ir atspoguļots Latvijas mazo ostu ilgtermiņa attīstības redzējums, kā arī ir noteikti stratēģiskie mērķi, prioritātes un galvenās rīcības.

Stratēģija izstrādāta, ņemot vērā ar atkrastes vēja parku saistītās Latvijas un Igaunijas aktivitātes Baltijas jūrā un Rīgas līcī.

Stratēģija ir Latvijas mazo ostu ilgtermiņa darbības plānošanas procesa sastāvdaļa, kas strukturizē Latvijas mazo ostu tehniskās iespējas, attīstības mērķus, nepieciešamās rīcības un investīcijas, pielāgojoties atkrastes vēja parku attīstības tendencēm.

Stratēģijas ietvaros ir noteikti sasniedzamie mērķi, prioritātes un saistītās rīcības, un iespēju robežās noteikti rezultatīvie rādītāji to novērtēšanai.

Izmantojot izvērstu interviju un viedokļu apmaiņas metodes, Stratēģijas sagatavošanā tika iesaistīti pārstāvji no visām Latvijas mazajām ostām (Salacgrīvas, Skultes, Jūrmalas, Engures, Rojas, Mērsraga un Pāvilostas ostas), kā arī to pašvaldību pārstāvji, kurās šīs ostas atrodas.

Kopējās mazo ostu stratēģijas atkrastes vēja parku attīstībai Baltijas jūrā un Rīgas līcī izstrāde ir veikta paralēli kopējai Igaunijas - Latvijas ostu stratēģijas izstrādei¹, kas deva iespēju novērtēt Latvijas mazo ostu perspektīvas arī plašākā mērogā, jo kopējās stratēģijas izstrādes mērķis ir veicināt Latvijas mazo ostu, Sāremā un Hījumā salās esošo ostu attīstības potenciāla izmantošanu saistībā ar atkrastes vēja parku attīstību Baltijas jūrā un Rīgas līcī Latvijas un Igaunijas ekskluzīvajās ekonomiskajās zonās.

Kopējā stratēģija sniedz redzējumu par sinhronizētu/simbiotisku mazo ostu attīstību Igaunijā un Latvijā, un veicina to integrāciju attiecīgajos vietējos/reģionālos attīstības plānos.

Pateicības: Latvijas Mazo ostu asociācijas prezidentam Jānim Megnim, Latvijas Universitātes pētniecei Dr.oec. Astrīdai Rijkurei un LR Satiksmes ministrijas vecākajam referentam Dzintaram Vainovskim par ieguldījumu šī pētījuma tapšanā.

¹ The Estonian-Latvian harbours joint strategy survey. Commissioned by the association of Estonian marine industries. EE-LV00063 harbours and PPP. Prepared by Agne Peetersoo (Punane panda OÜ) Kuressaare, 2024

2 Atkrastes vēja parku attīstības tendences Baltijas jūrā un Rīgas līcī

2.1 Vispārējās tendences

Līdz 2050. gadam strauji pieaugs saules un vēja enerģijas izmantošana. Neatkarīgais pētniecības un riska pārvaldības pakalpojumu sniedzējs DNV, darījis zināmas jaunās prognozes, uzsverot, ka līdz 2050. gadam nefosilās enerģijas patēriņš jau nedaudz pārsniegs 50% no pasaules energoresursu kopējās jaudas. Tas galvenokārt saistīts ar elektroenerģijas ražošanas pieaugumu un vides zaļināšanas programmām. Elektroenerģijas ražošana vairāk nekā divkāršosies, tās īpatsvars nākamajos 30 gados pieaugs no pašreizējiem 19% līdz 36% no pasaules energoresursu struktūras. Saules un vēja izmantošana būs lētākais elektroenerģijas iegūšanas veids, līdz 2050. gadam saules enerģijas ražošana pieaugs 20 reizes un vēja - 10 reizes. Paredzams, ka nākamo desmit gadu laikā ieguldījumi atjaunīgajos energoresursos divkāršosies. Bažas par enerģētisko drošību no jauna rada interesi par kodolenerģiju. Lai gan 2022. gada prognozes uzrāda nelielu kāpumu kodolenerģijas ražošanā – par 13% līdz 2050. gadam, tomēr tās daļa elektroenerģijas bilanci samazināsies no 10% pašlaik līdz 5% 2050. gadā. Ogļu patēriņa īstermiņa pieaugums neatturēs to strauju izešanu no energoresursu struktūras; no 2030. gada strauji sāks samazināties arī naftas patēriņš. Krievijas - Ukrainas kara rezultātā globālais gāzes patēriņš būs zemāks nekā iepriekš tika prognozēts: pirms kara DNV paredzēja, ka līdz šīs desmitgades beigām dabasgāze būs lielākais enerģijas avots.

Eiropa nākamajos gados plāno divkāršot savu kopējo atkrastes vēja enerģijas jaudu un sasniegt 58 gigavatus (turpmāk – GW). Šīs aplēses balstās uz nozares asociācijas “WindEurope” jaunākajiem pētījumiem. Turklāt 2024. gada vasarā pie Roterdamas sāka darboties pasaulē pirmais tirdzniecības vēja parks, kas ražos 1,5 GW, līdzīgi projekti tiek īstenoti Dānijā un Vācijā.

Vācija, Dānija, Beļģija un Nīderlande ir parakstījušas Esbjergas deklarāciju, kas paver ceļu ātrākai atkrastes vēja enerģijas jaudas palielināšanai Eiropā, līdz 2030. gadam nodrošinot vismaz 65 GW atkrastes vēja enerģijas. Tas, ka nepietiekamas enerģijas jaudas rada lielu spiedienu uz ostām, ir pamudinājis Esbjergas ostu (Dānija), Ostendes ostu (Beļģija), Groningenas jūras ostu/ Emshavenas ostu (Nīderlande), Nīderzahsenas ostu/ Kukshāfenas ostu (Vācija), Nantes ostu (Francija) un Hamberas ostu (Apvienotā Karaliste) veidot aliansi problēmas risināšanai. Ostas apvienoja spēkus, lai rastu labākos risinājumus atkrastes vēja ostu optimizācijai.

Šīs četras valstis ir noteikušas kopīgu mērķi – līdz 2030. gadam sasniegt 65 GW jaudu, bet līdz 2050. gadam – 150 GW jaudu. Pašlaik šī jauda ir 15 GW. Šīs valstis vēlas pārvērst jūras telpu par Eiropas “zaļo spēkstaciju”. Turklāt arī Eiropas Komisijas (turpmāk – EK) izstrādātais “REPowerEU” plāns paredz šādas aktivitātes Ziemeļjūrā. Dānija jau iepriekš bija paziņojusi, ka vēlas izveidot Dānijas pilsētu Frederikshavnu par globālu vēja turbīnu attīstības centru. Ja izdosies uzbūvēt plānotās vēja turbīnas pie Frederikshavnas, tad Dānija kļūs par pasaules vēja turbīnu attīstības centru.

2.2 Dānija

Dānija ir pionieris vēja enerģijas attīstībā un turpina paplašināt savu klātbūtni Baltijas jūrā. Jau 2009. gadā Dānija atklāja lielu vēja generatoru parku Baltijas jūrā, aptuveni 10 kilometrus no Lollandes salas, ar kopējo jaudu 230 megavati (turpmāk - MW).

Turklāt Dānijas uzņēmums "Ørsted" ir iesaistīts vairākos projektos Baltijas jūrā. Piemēram, sadarbībā ar Polijas enerģētikas koncernu (PGE) tiek būvēts vēja parks "Baltica 2" ar plānoto jaudu 1,5 GW.

Dānija arī plāno veidot enerģētikas salas Baltijas jūrā, kas kalpos kā centrālie mezgli vēja enerģijas savākšanai un sadalei. Šīs salas palīdzēs efektīvāk integrēt atjaunīgo enerģiju reģionālajā elektroenerģijas tīklā.

Kopumā Dānija turpina būt līderis vēja enerģijas attīstībā Baltijas jūrā, veicinot ilgtspējīgas enerģijas ražošanu un reģionālo sadarbību.

2.3 Zviedrija

Zviedrija ir izrādījusi interesi attīstīt atkrastes vēja parkus Baltijas jūrā, tomēr pēdējā laikā šie plāni ir saskārušies ar izaicinājumiem saistībā ar valsts aizsardzības apsvērumiem.

2024. gada novembrī Zviedrijas valdība nolēma bloķēt 13 atkrastes vēja turbīnu parku būvniecību Baltijas jūrā. Šāds lēmums tika pieņemts, pamatojoties uz Zviedrijas bruņoto spēku bažām, ka šie projekti varētu negatīvi ietekmēt valsts aizsardzības spējas, īpaši traucējot militāro sensoru un radaru darbību, kas ir būtiski agrīnai brīdināšanai par iespējamiem draudiem - vēja ģeneratoru torņi un rotoru lāpstīņas rada radiolokācijas atbalsi un citus tehniskus traucējumus, kas apgrūtina gaisa un arī zemūdens telpas novērošanu. Tādējādi rodas grūtības pamanīt zemūdenes, bet brīdinājums par raķešu uzbrukumu pienāktu nevis minūtes, bet gan divu minūšu laikā, teikts armijas ziņojumā.²

2.4 Somija

Somija aktīvi attīsta atkrastes vēja enerģijas projektus Baltijas jūrā, koncentrējoties uz ilgtspējīgas enerģijas ražošanu un enerģētiskās neatkarības stiprināšanu. Viens no nozīmīgākajiem projektiem ir "Tahkoluoto" atkrastes vēja parks, kas atrodas pie Pori pilsētas Somijas rietumu piekrastē. Šis parks tika atklāts 2017. gadā un sastāv no 10 turbīnām ar kopējo jaudu 42 MW. Tas bija pirmais atkrastes vēja parks pasaulē, kas tika uzbūvēts sarežģītos ledus apstākļos.

Turklāt Somija plāno paplašināt savu atkrastes vēja enerģijas kapacitāti ar jauniem projektiem. Piemēram, tiek izstrādāti plāni par "Tahkoluoto" parka paplašināšanu, palielinot tā jaudu līdz 160 – 200 MW. Tāpat tiek apsvērti citi projekti Somijas piekrastē, lai palielinātu atjaunīgās enerģijas īpatsvaru valsts enerģijas bilanci.

Somijas valdība un enerģētikas uzņēmumi arī veic pētījumus un izstrādā stratēģijas, lai identificētu piemērotas vietas turpmākiem atkrastes vēja parkiem Baltijas jūrā. Šie centieni ietver gan tehniskos, gan vides pētījumus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu un efektīvu vēja enerģijas izmantošanu, vienlaikus ņemot vērā vides aizsardzības un sociālos aspektus.

2.5 Polija

Polija aktīvi attīsta atkrastes vēja enerģijas projektus Baltijas jūrā, lai palielinātu atjaunīgās enerģijas īpatsvaru un samazinātu oglekļa emisijas. Nesen Polija uzsāka lielākā vēja parka būvniecību Baltijas jūrā ar plānoto jaudu 1,5 GW. Projekta izmaksas tiek lēstas aptuveni 30 miljardu zlotu apmērā, un tā nodošana ekspluatācijā paredzēta 2027. gadā.

Šis projekts ir daļa no Polijas stratēģijas palielināt atjaunīgās enerģijas īpatsvaru valsts enerģijas portfeli un samazināt oglekļa emisijas, tādējādi stiprinot ekonomiku un radot jaunas darba vietas.

² <https://jauns.lv/raksts/arzemes/632284-zviedrijas-armija-bridina-par-veja-parku-risku>

2.6 Lietuva un Latvija

Starptautiskās zaļās enerģijas kompānijas “Ignitis renewables” izstrādātais Lietuvas pirmais vēja parks Baltijas jūrā tiks saukts par “Kuršu ziemeļu parku” (Curonian Nord). 700 MW vēja ģeneratoru parks Baltijas jūrā “Kuršu ziemeļu parks” gadā saražos aptuveni trīs teravatstundas (turpmāk - TWh) “zaļās” elektroenerģijas, kas nodrošinās aptuveni ceturto daļu no Lietuvas pašreizējā elektroenerģijas pieprasījuma. Jūras vēja parkam plānotās teritorijas platība ir aptuveni 120 kvadrātkilometri, parka teritorija atrodas vismaz 37 km attālumā no krasta, attālums līdz Klaipēdas ostai ir aptuveni 50 km. Iespējamais vēja elektrostaciju skaits sasniegs 55 vienības, to maksimālais iespējamais augstums ir 350 metri. Visi šie parametri būs atkarīgi no pētījumu rezultātiem, ietekmes uz vidi novērtējuma, izmantotajām tehnoloģijām un citiem nosacījumiem. Projekta sākotnējās izmaksas tiek lēstas ap 1,8 miljardiem eiro, un tas jāattīsta bez valsts atbalsta. Provizorisks vēja parks ražošanu varētu uzsākt 2028. - 2030. gadā. Lietuvas pirmā vēja parka Baltijas jūrā attīstītājs – Lietuvas valsts enerģētikas grupas “Ignitis grupe” uzņēmums “Ignitis Renewables” kopā ar stratēģisko partneri “Ocean Winds” – saņēmis regulatora atļauju sākt vēja parka izbūvi.

Lietuva strādā pie vēja parku projekta “Klaipedos nafta AB” (turpmāk - KN), naftas un sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) termināļu operators, kā arī Polijas lielākās naftas grupas “ORLEN” uzņēmumi “ORLEN Neptun I” un “Energa Wytwarzanie” parakstījuši nodomu protokolu par sadarbības iespējām vēja ģeneratoru parku attīstīšanā Baltijas jūrā. Paredzēts, ka sākotnēji stratēģija tiks izstrādāta divu vēja parku darbībai Baltijas jūras Lietuvas daļā, un, ja tas izdosies, sadarbība paplašināsies, aptverot vēl vairākus projektus. Lai nodrošinātu KN ilgtspējīgu izaugsmi, pašlaik notiek gatavošanās uzņēmuma stratēģijas atjaunošanai, un kompānija ir gatava attīstīt atkrastes vēja enerģijas parku, pretendējot uz Baltijas reģiona centra statusu. Tas nozīmē KN darbības būtisku pārkārtošanu, lai pielāgotu jaunajai uzņēmējdarbības videi un reaģētu uz nepieciešamību pēc ilgtspējīgākām darbībām nākotnē. Lietuva bija pirmā valsts Eiropā, kas jau 2014. gadā kļuva neatkarīga no Krievijas gāzes, izveidojot LNG termināli.

2024. gada sākumā Latvijas valstij piederošā energokompānija AS “Latvenergo” iegādājās “Utilitas Wind” vēja parka projektu “Telšiai”, kam 2024. gada oktobrī tika iemūrēta simboliska kapsula. Paredzams, ka parkā atjaunīgo enerģiju Baltijas valstu tirgum sāks ražot jau 2026. gadā ar 124 MW jaudu. Projekta ietvaros tiks uzstādītas 20 mūsdienīgas “Vestas” 6,2 MW vēja turbīnas, kas nodrošinās elektroenerģiju, ekvivalentu vairāk nekā 125 000 mājsaimniecību ikgadējam patēriņam. Šis notikums apliecina AS “Latvenergo” stratēģisko apņemību arī turpmāk būt vadošajam atjaunīgās enerģijas komersantam Baltijas valstīs, izmantojot trīs resursus – ūdeni, sauli un vēju.

Vienlaikus AS “Latvenergo” koncerna stratēģiskais mērķis ir attīstīt jaunas atjaunīgās enerģijas ražošanas jaudas 2,3 GW apmērā visā Baltijā, līdz 2024. gada beigām papildinot atjaunīgās enerģijas portfeli par 130 MW, bet līdz 2026. gada beigām – vēl par 600 MW, kas ir vairāk nekā Rīgas un Ķeguma HES jauda kopā. Tādēļ “Telšiai” projekts ir nozīmīgs solis ceļā uz Latvijas enerģētikas ilgtspējīgu attīstību un atjaunīgās enerģijas kapacitātes palielināšanu.

Bez “Telšiai” parka 2024. gada rudenī ražošanu uzsāka Akmenes vēja parks. Lai arī aprēķini liecina, ka Latvijas vēja enerģijas attīstības potenciāls ir liels – līdz 2030. gadam iespējams attīstīt 1300 MW sauszemē un 1000 MW atkrastē, tomēr pirmie AS “Latvenergo” lieljaudas projekti tiek attīstīti Lietuvā. Vadoties pēc Eiropas pieredzes, pašlaik ar vēja enerģiju Eiropā tiek saražoti 272

GW, kas šobrīd nodrošina ap 20% no kopējā elektroenerģijas patēriņa un rada ap 300 000 cilvēku nodarbinātību nozarē. Projekta kopējās būvniecības izmaksas tiek lēstas ap 200 miljoniem eiro.

2.7 Latvija un Igaunija

Latvijas teritoriālajos ūdeņos saskaņā ar Jūras plānojumu³ iezīmētas piecas potenciālās vēja parku atrašanās vietas. Tās visas atrodas 100 km rādiusā ap Liepāju, bet 250 km rādiusā atrodas visi Baltijas valstu plānotie vēja parki. Latvija atrodas unikālā pozīcijā, pateicoties savam ģeogrāfiskajam stāvoklim pie Baltijas jūras, kam raksturīgi spēcīgi valdošie vēji un salīdzinoši sekla gultne.

Latvijas atkrastes vēja enerģijas potenciāls ir aptuveni 15 GW, kas ir lielākais starp kaimiņvalstīm.

Valdība atbalsta Latvijas aktīvu iesaisti Latvijas un Igaunijas atkrastes vēja enerģijas kopprojektā “Elwind”, kas iecerēts, lai nākotnē stiprinātu abu valstu enerģētisko neatkarību, nodrošinot elektroenerģijas jaudu 700 līdz 1000 megavatu apmērā. “Elwind” atkrastes vēja parks būs nozīmīgs projekts Baltijas jūras reģionam ar lielu ekonomisko un sociālo ietekmi. Paralēli “Elwind” projektam Latvijā tiks attīstīti arī citi mazākas jaudas vēja parki, kas nozīmē, ka salīdzinoši tuvā nākotnē Latvija no elektroenerģijas iepircējiem varētu kļūt par elektroenerģijas eksportētājiem.

Projekta ELWIND⁴ izpēte notiek par ES un valsts naudu, kur Latvijas budžetā tam rezervēti 18,7 miljoni eiro. Valsts, attīstot šo projektu, iegūs lielāku neatkarību no gāzes piegādēm un nākotnē arī iespēju pārdot saražoto elektroenerģiju, uzņēmējiem būs peļņas iespējas. Pirmo Latvijas atkrastes vēja parku jūrā plānots uzbūvēt līdz 2030. gadam. Izsolē par tiesībām jūrā būvēt vēja parku varēs piedalīties privāti investori, un jau tagad ir jūtama interese gan no ārvalstu, gan pašmāju uzņēmējiem. Daži Latvijas uzņēmēji jau piedalās atkrastes vēja parku izpētes procesā.

Potenciālās pilotizpētes teritorijas atkrastes vēja parku izveidei tika iezīmētas jau izstrādājot Latvijas Jūras telpisko plānojumu⁵ 2017. gadā. Šobrīd situācija ir mainījusies. Tiek veikts apjomīgs biotopu izpētes pētījums projekta LIFE REEF⁶ ietvaros, kas paredz atsevišķas izpētes teritorijas sašaurināt, jo ir atklātas aizsargājamas teritorijas.

³ Par Jūras plānojumu Latvijas Republikas iekšējiem jūras ūdeņiem, teritoriālajai jūrai un ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņiem līdz 2030. gadam <https://likumi.lv/ta/id/306969-par-juras-planojumu-latvijas-republikas-ieksejiem-juras-udeniem-teritorialajai-jurai-un-ekskluzivas-ekonomiskas-zonas>

⁴ <https://elwindoffshore.eu/>
<https://www.liaa.gov.lv/lv/elwind-aktualitates>

⁵ VARAM Jūras plānojums <https://www.varam.gov.lv/lv/juras-planojums>

⁶ Dabas aizsardzības pārvaldes LIFE REEF <https://reef.daba.gov.lv/public/>

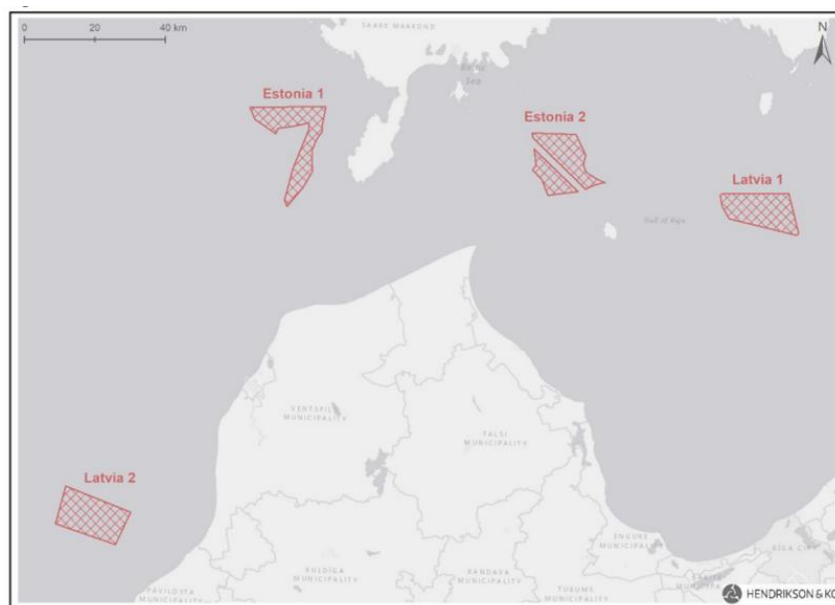
Ilustrācija 2-1
Potenciālās
pilotizpētes
teritorijas atkrastes
vēja parku izveidei⁷



ELWIND projektā priekšizpētei tiek izvērtētas četras vēja parku lokācijas. Divas vēja parku lokācijas atrodas Igaunijas ūdeņos un divas Latvijas ūdeņos:

- Igaunijā:
 - o vēja parka vieta Igaunija 1 atrodas Sõrves pussalas rietumu krastā. Platība ir 197,8 km²;
 - o vēja parka vieta Igaunija 2 atrodas Rīgas līča ziemeļrietumu daļā. Vēja parka vieta ir sadalīta divās daļās pēc kuģniecības maršruta izvietojuma. Kopējā platība ir 194,7 km²;
- Latvijā:
 - o vēja parka vieta Latvija 1 atrodas Rīgas līča ziemeļaustrumu daļā. Platība ir 183,8 km²;
 - o vēja parka vieta Latvija 2 atrodas netālu no Latvijas rietumkrasta. Platība ir 200,1 km².

Ilustrācija 2-2 Potenciālo vēja
parku izvietojums Baltijas jūrā
un līcī⁸



⁷ LIAA Elwind <https://www.liaa.gov.lv/lv/elwind-aktualitates>

⁸ Atkrastes vēja enerģijas priekšizpētes ziņojums <https://www.liaa.gov.lv/lv/media/10824/download?attachment>

ES līdzfinansējums tiek izmantots, lai izpētītu gan Latvijas, gan Igaunijas atkrastes vēja parku teritorijas, kuru platība katrā valstī ir ap 200 km².

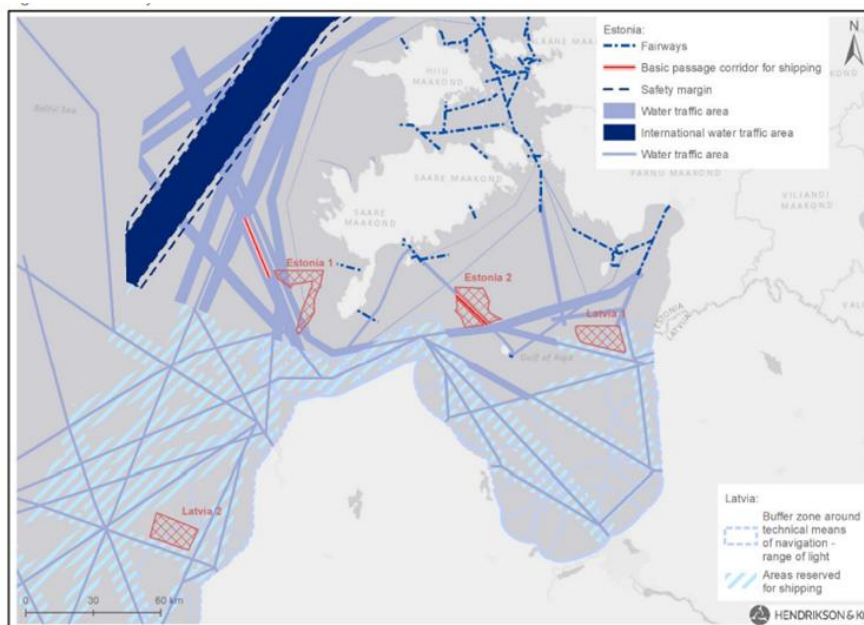
ELWIND projekta Latvijas puses atkrastes vēja parka plānotā mērķa jauda būs līdz 1000 MW, kas arī tika apstiprināts LR Ministru kabinetā. Šādas jaudas atkrastes vēja parks ļaus efektīvāk piesaistīt investorus, kā arī veicinās zemāku elektroenerģijas cenu reģionā. Līdz šim tika plānots, ka Latvijas un Igaunijas vēja parku jauda kopā varētu sasniegt 1000 MW.

Latvijā atkrastes vēja parku paredzēts izbūvēt Kurzemes piekrastē starp Liepāju un Ventspili aptuveni 15 - 20 km attālumā no krasta līnijas.

Vēja parka Latvija 2 (Jūras telpiskā plānojuma E4 izpētes teritorija) kopējā plānotā jauda Latvijas Republikā ir no 500 līdz 1000 MW, atkarībā no pieejamām tehnoloģijām projekta īstenošanas brīdī. Plānotā vēja parka platība ir ~ 200 km². Vēja elektrostaciju kopējais augstums paredzams līdz 350 m, rotora diametrs - līdz 300 m. Vēja parka teritorijā plānots ierīkot atkrastes apakšstaciju, kurā tiks savienoti visu vēja parkā esošo vēja turbīnu elektropārvades kabeļi. Paredzams, ka kabeļu līniju trase būs ~ 100 m platumā.

Ietekmes uz vidi novērtējuma (turpmāk – IVN) ietvaros tiks vērtētas alternatīvas atkrastes apakšstacijas savienojumam ar sauszemes apakšstaciju, kas būs atkarīga no izvēlētas atkrastes vēja parka novietojuma alternatīvas. Plānots, ka atkrastes apakšstacijas kabeļu pieslēgums sauszemes elektropārvades tīklam tiks veidots pie jaunizbūvētās apakšstacijas Pāvilostā vai pie esošās apakšstacijas Užavā. E4 teritorijas attālums līdz Igaunijas Republikas jūras robežai ir ~ 55 km, līdz Lietuvas Republikas jūras robežai ~ 100 km, Zviedrijas Karalistes jūras robežai ~ 50 km. Paredzētās darbības vietai tuvākās lielākās apdzīvotās vietas Kurzemes piekrastē ir Liepājas valstspilsēta, Pāvilosta, Ventspils valstspilsēta, Jūrkalne un Užava.⁹

Ilustrācija 2-3 Latvijas Jūras
telpiskā plānojumā
iezīmētie kuģošanas ceļi¹⁰



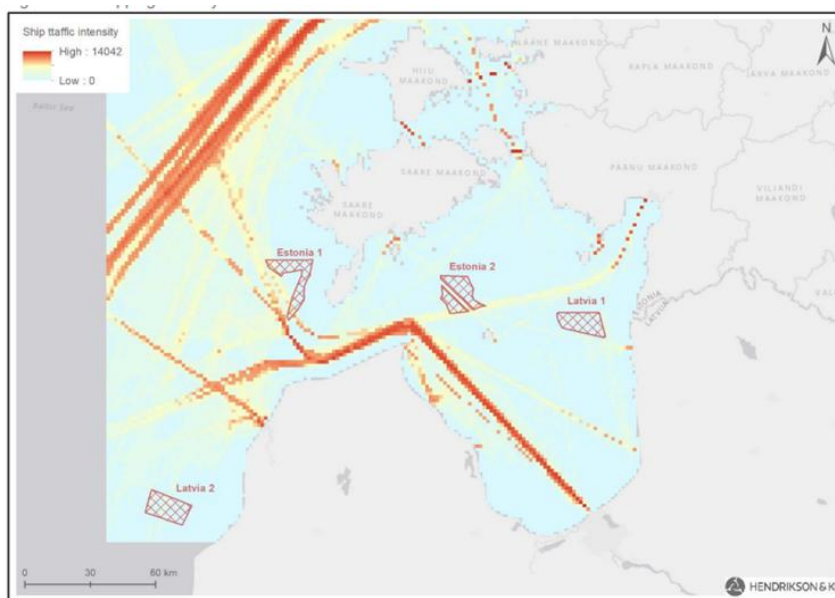
⁹ ELWIND <https://elwindoffshore.eu/lv/>

¹⁰ VARAM Jūras plānojums <https://www.varam.gov.lv/lv/juras-planojums>

Vēja parks Latvija 1 atrodas ārpus galvenajām kuģošanas zonām uz Latvijas robežas netālu no Salacgrīvas. Turklāt kuģniecības intensitātes dati liecina, ka šeit ir salīdzinoši zema satiksme.

Vēja parka vieta Latvija 2 atrodas vairāk uz dienvidiem nekā pārējās vēja parku vietas, tāpēc tai ir mazāka ietekme uz satiksmi, kas ieiet Rīgas līcī. Tuvumā ir ļoti maza kuģu satiksme.

Ilustrācija 2-4 Kuģošanas intensitāte Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Automātiskā identifikācijas sistēmas (AIS) dati¹¹



Vēja parku teritorijās ir atšķirības attiecībā uz to ietekmi uz kuģu satiksmi. Vēja parks Igaunija 1 atrodas blīvākas satiksmes zonā, un tam varētu būt salīdzinoši liela ietekme salīdzinājumā ar citām vēja parku vietām. Nevienai no vēja parku vietām nav ārkārtīgi negatīva ietekme uz kuģošanas maršrutiem. Tomēr vēja parkos Igaunija 1 un Igaunija 2 krustojas kuģošanas ceļi.

Kopumā var secināt, ka, raugoties uz perspektīvām attīstības tendencēm, būtiski ir nodrošināt ilgtspējīgu un atbildīgu atkrastes atjaunīgās enerģijas nozares attīstību, ņemot vērā jūras transporta un jūras ostu nozīmīgo lomu. Saistībā ar atjaunīgās atkrastes enerģijas ražošanu tiek uzsvērts, ka tas veicinās ostu zaļināšanu, tostarp attiecībā uz pietauvotu kuģu elektroapgādi no krasta un ostu veidošanu par aprītes rūpniecības klasteriem. Eiropas Parlamenta 2022. gada 16. februāra rezolūcijā par Eiropas Atkrastes atjaunīgās enerģijas stratēģiju¹² tiek norādīts, ka dalībvalstu jūras telpiskajiem plāniem jābūt savietojamiem ar nākotnes tendencēm, tostarp jānodrošina, ka atkrastes energoinfrastruktūra var līdzāspastāvēt tādām jomām kā jūras transporta maršruti, zvejniecības nozare, satiksmes sadales shēmas, enkurvietas, kuģu piekļuve un darbības un ostu attīstība.

Ņemot vērā nākotnes tendences Zaļā kursa mērķu sasniegšanai, paredzams, ka Jūras plānojuma¹³ aktualizēšanas ietvaros būs nepieciešams pārskatīt un harmonizēt visas jūras telpas izmantošanas prioritātes, tai skaitā kuģošanai rezervēto zonu telpiskās dimensijas, nodrošinot zonu savstarpēju nepārklāšanos.

¹¹ <https://maps.helcom.fi/website/AISexplorer/index.html>

¹² Eiropas Atkrastes atjaunīgās enerģijas stratēģija https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0032_LV.html

¹³ Jūras plānojuma starpposma novērtējums par Baltijas jūras ūdeņiem līdz 2030. gadam <https://www.varam.gov.lv/lv/jaunums/publicets-juras-planojuma-starpposma-novertejums-par-baltijas-juras-udeniem-lidz-2030-gadam>

3 Latvijas ostu iestrādes un potenciāls iesaistīties atkrastes vēja parku apkalpošanā

Baltijas jūrā tiek plānota vairāku atkrastes vēja parku būvniecība, bet ne visi vēja parki tiek plānoti Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Latvijas ostas saskata šajā atkrastes vēja parku apkalpošanā savu biznesa nišu.

3.1 Ventspils brīvosta

Baltijas jūrā tiešā Ventspils tuvumā plānots būvēt vairākus atkrastes vēja parkus, bet to apkalpošanai gan būvniecības, gan darbības laikā būs nepieciešama osta. Atkrastes vēja parku attīstītāji jau ir atzinīgi novērtējuši Ventspils ostu kā piemērotu vietu, kur izveidot vēja parku servisa centru, tāpēc Ventspils brīvostas pārvalde ir uzsākusi sarunas ar parku attīstītājiem par iespējamo sadarbību un īsteno pētījumu, lai rastu optimālāko risinājumu atkrastes vēja parku un ar tiem saistītās infrastruktūras apkalpošanai Ventspils ostā.

Ventspils ostas iesaiste atkrastes vēja parku industrijā iespējama vairākos līmeņos:

- ražošanas bāze vēja turbīnu negabarīta konstrukcijām un elementiem;
- montāžas osta turbīnu komplektēšanai pirms uzstādīšanas;
- servisa osta un vēja parku vadības centrs;
- power-to-X - vēja un saules parkos saražotās enerģijas pārvēršana ūdeņradī, zaļajā amonjakā vai citās zaļajās degvielās;
- zaļās degvielas uzglabāšana un transports caur ostu.

Ventspils brīvosta strādā, lai kļūtu par nozīmīgu atjaunīgās enerģijas ražošanas un apkalpošanas mezglu, kas ietvers gan potenciālu būvēt vēja parku servisa centru, gan saules enerģijas ražošanu un dalību ūdeņraža ekonomikas attīstībā, gan vēl citas aktivitātes kopsolī ar Eiropas Savienības klimata mērķu un energoneatkarības sasniegšanu.

Ventspils brīvostas pārvalde kļuvusi par Eiropas lielākās vēja enerģijas asociācijas “WindEurope” pilntiesīgu biedri. Asociācija apvieno vairāk nekā 500 biedru no 35 valstīm, nodrošinot vērtīgu kontaktu tīklu visā vēja enerģijas projektu attīstības ķēdē. Pateicoties Ventspils ostas ģeogrāfiskajai atrašanās vietai un loģistikas iespējām, Ventspilij ir lielas iespējas kļūt par nozīmīgu atkrastes vēja parku servisa bāzi Baltijas jūrā. Sadarbībā ar ostu būvniecības jomā pieredzējušo Nīderlandes kompāniju “Witteveen+Bos” ir izstrādāts pētījums par labāko risinājumu atkrastes vēja parku un saistītās infrastruktūras apkalpošanai Ventspils ostā un uzmodelēts jauns ostas terminālis. Šobrīd Ventspils brīvostai ir svarīgi izzināt citu nozares pārstāvju pieredzi, lai realizētu tālākos mērķus iesaistei atjaunojamās enerģijas ekonomikā.

3.2 Liepājas osta

Liepājas ostas Priekšostā paredzēts izveidot visām mūsdienu prasībām atbilstošu, jaunu ostas kompleksu, tajā ietverot gan atkrastes vēja parku būvniecības atbalsta bāzi, gan ražošanas un komplektēšanas platības, atklātās un slēgtās noliktavu platības, apkalpošanas un uzturēšanas bāzi, u. c. Kopējais projekta apjoms paredz aptuveni 90 ha jaunas teritorijas izveidi ar kopējām indikatīvajām projekta būvniecības izmaksām 360 milj. EUR apmērā. Projektu paredzēts realizēt 3 kārtās. Ņemot vērā nozares straujo attīstību un apstākli, ka šobrīd neviena no Baltijas valstu

ostām nav gatava šāda veida infrastruktūras attīstībai, būtiski ir projekta realizācijas termiņi. Paredzētais būves nodošanas ekspluatācijā termiņš – 2027. gads.

Saskaņā ar Jūras plānojumu 4 no izpētes zonām, kurās plānota atkrastes vēja enerģijas parku būvniecība atrodas 100 km attālumā no Liepājas ostas, savukārt 250 km attālumā atrodas visas plānotās Baltijas valstu izpētes zonas. Liepājas SEZ ir izvērtējusi Liepājas ostas iespējas, ņemot vērā visus iespējamās nozares kritērijus, kā arī balstoties uz labāko pieredzi Dānijas, Nīderlandes un Vācijas ostās.

Liepājas SEZ pārvalde ir izstrādājusi ne tikai projekta attīstības koncepciju, tā tehnisko risinājumu, apzinājusi papildus nepieciešamās inženierizpētes projekta veiksmīgai realizācijai, bet arī vienlaicīgi mērķtiecīgi veidojusi projekta starptautisko atpazīstamību un uzrunājusi potenciālos investorus gan Latvijā, gan ārvalstīs. 2023. gada 19. aprīlī noslēgts savstarpējās sadarbības memorands ar vienu no vadošajām ostām atkrastes vēja enerģijas nozarē – Esbjergas ostu Dānijā.

“Van Oord Dredging and Marine Contractors B.V.” jau ir parakstījis līgumu ar Liepājas SEZ par atkrastes vēja parku atbalsta bāzes un lielgabarīta kravu termināļa būvniecību. Līdzīgi kā Ventspils brīvosta Liepājas SEZ iesaistās ELWIND projektā. Konkrēti, runa ir par ražošanas bāzi vēja turbīnu negabarīta konstrukcijām, vēja turbīnu montāžu, komplektēšanu utt. Liepāja plāno spēcīgi pozicionēties saražotās enerģijas pārvēršanā ūdeņradī, zaļajā amonjakā u. c. atjaunīgās enerģijas produktu ražošanā un uzglabāšanā.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde 2024. gada 20.–22. martā piedalījās “WindEurope” ikgadējā atkrastes vēja enerģijas konferencē un izstādē Bilbao, Spānijā, īpaši aktīvi darbojoties “WindEurope” ostu darba grupā. Liepāja sevi ir pieteikusi par vadošo atkrastes vēja atbalsta bāzi Baltijas jūras reģionā, ko apliecina ar “Van Oord” noslēgtais teritorijas rezervācijas līgums Liepājas ostā 55 ha platībā. Liepājas SEZ valde 2024. gada 18. martā pieņēma lēmumu par līdzdalību vēja nozares asociācijā “WindEurope”, un šobrīd Liepājas SEZ pārvalde jau ir pilntiesīga asociācijas biedre, lai aktīvi strādātu kopā ar vairāk nekā 500 Eiropas vēja nozares profesionāļiem.

Svarīgs kritērijs ir speciālistu sagatavošana, kam Liepājā ir izglītības kapacitāte, lai sagatavotu speciālistus, gan rūpnieciskās jaudas, lai veidotu ražotnes dažādu komponentu ražošanai.

Lai radītu pievienoto vērtību no atjaunīgajiem energoresursiem saražotai elektroenerģijai, Norvēģijas, Zviedrijas un Latvijas uzņēmumi izveidojuši SIA “CIS Liepāja” projektu vadības komandu, kuras mērķis ir veikt nepieciešamos pētījumus un izveidot atjaunojamās enerģijas kompleksu ar termināli Liepājas ostā, t. sk. ūdeņraža ražotni. Liepājas SEZ pārvalde ar SIA “CIS Liepāja” ir noslēgusi rezervēšanas līgumu uz diviem gadiem.

3.3 Rīgas brīvosta

Vadošie Eiropas atkrastes vēja parku attīstītāji un komponentu ražotāji jau ir atzinīgi novērtējuši Rīgas ostu kā piemērotu vietu, kur izveidot vēja turbīnu komponentu ražotnes un apkāpes centrus. Rīgas brīvostas pārvalde ir uzsākusi sarunas ar atjaunīgās enerģijas komponentu ražotājiem un attīstītājiem par iespējamo sadarbību, lai rastu optimālāko risinājumu, ar tiem saistītās infrastruktūras vajadzībām piedāvājot izmantot aptuveni 200 ha brīvās attīstības teritorijas Rīgas ostā.

Latvijas Republikas Ministru kabinets 2024. gada 26. novembrī lēma Rīgas brīvostas infrastruktūras attīstībā ieguldīt 64 570 017 EUR. Ieguldījumu rezultātā Rīgas brīvostā plānots

radīt zaļo industriālo teritoriju, kurā turpmāk komersanti varēs attīstīt ražotnes jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģiju un to komponentu ražošanai. Attīstot zaļo industriālo teritoriju 30 ha platībā Rīgas brīvdostas teritorijā, tiks sekmēta tālākā uzņēmējdarbības attīstība un investīciju piesaiste ostas teritorijā un tai pieguļošajās teritorijās (kopējā platība 60 - 90 ha). Attīstot ostas teritoriju un nodrošinot izbūvētās teritorijas iznomāšanu vēja enerģijas tehnoloģiju komponentu ražojošiem uzņēmumiem, provizoriski tiks nodrošināts eksports 160 milj. EUR apmērā, radītas 650 darba vietas un ik gadu nodrošināta nodokļu nomaksa vismaz 7,8 milj. EUR apmērā.

Ieguldījumus Rīgas Brīvdostas teritorijas attīstībā plānots veikt sekojošos virzienos - inženiertīklu izbūvē, tīklu jaudas palielināšanā, pievedceļu un dzelzceļa pārbrauktuves izveidē ostas teritorijā, paaugstinātas nestspējas dziļūdens piestātņu izbūvē, jaunas loģistikas infrastruktūras izbūvē vai esošās loģistikas infrastruktūras rekonstrukcijā, krasta nostiprinājumu pārbūvē un izbūvē, kā arī akvatorija grunts padziļināšanā un krasta nostiprināšanā. Rīgas brīvdostas pārvalde nodrošinās Kundziņsalas teritorijas infrastruktūras attīstību, lai nodrošinātu teritorijas turpmāku pieejamību un iznomāšanu komersantiem, kas paredz veikt ieguldījumus jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģiju un to komponentu ražošanā. Līdz 2029. gada 31. decembrim plānots attīstīt ostas loģistikas infrastruktūru 30 ha platībā un atbalstīt vismaz divus komersantus, kuriem tiktu iznomāta attīstītā teritorija un šo komersantu saimnieciskā darbība galvenokārt būtu saistīta ar ienesīgām investīcijām jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģijās, kas atbilst STEP platformas "Stratēģiskās tehnoloģijas Eiropai" regulas tvērumam. STEP regulas mērķis ir Eiropas Savienības stratēģisko atkarību mazināšana, sekmējot Eiropas Savienības rūpniecības pāreju uz digitālo tehnoloģiju, neto nulles emisiju un biotehnoloģiju izmantošanu. Par izveidotās infrastruktūras uzturēšanu atbildīga būs Rīgas brīvdosta, kas tās ilgtspēju nākotnē nodrošinās, papildu piesaistot privātās investīcijas 40 milj. EUR apmērā.¹⁴

3.4 Latvijas mazās ostas

Latvijas mazajām ostām pie Rīgas līča (Salacgrīva, Skulte, Mērsrags, Roja) un pie Baltijas jūras (Pāvilosta) ir potenciāls nodrošināt ekspluatācijas, apkopes un pat celtniecības bāzes potenciālajiem atkrastes vēja parkiem Rīgas jūras līcī un Baltijas jūrā.

Latvijas mazo ostu potenciālu nosaka:

- Kuģu tehniķu komandu nogādāšanai (CTV) uz atkrastes vēja parkiem tehniskie parametri atbilst visu Latvijas mazo ostu tehniskajiem parametriem, tādēļ šajā segmentā galvenie parametri ir attālums līdz atkrastes vēja parkiem un kuģošanas apstākļi ziemas navigācijas periodā. Praktiski tas nozīmē, ka pie Rīgas līča Latvijas mazās ostas ir līdzīgā situācijā kā Igaunijas mazās ostas, jo lielāko attālumu līdz atkrastes vēja parkiem Rīgas jūras līča Igaunijas daļā kompensē labvēlīgāki ledus apstākļi Latvijas piekrastē salīdzinājumā ar Igaunijas piekrasti. Vienlaicīgi Latvijas mazajām ostām pie Rīgas jūras līča ir sauszemes loģistikas priekšrocības attiecībā pret mazajām ostām Sāremā un Hijumā salās Igaunijā. Pāvilostas potenciāls var tikt izmantots tās attāluma dēļ no Latvijas atkrastes vēja parkiem, salīdzinot ar Ventspils un Liepājas ostām.
- Specializēto atkrastes vēja parku apkopes kuģu (SOV) tehniskajiem parametriem atbilst Salacgrīvas, Skultes, Mērsraga un Rojas ostu tehniskie parametri, tādēļ šinī segmentā Latvijas mazajām ostām pie Rīgas jūras līča ir priekšrocības attiecībā pret Igaunijas

¹⁴ Rīgas brīvdosta <https://rop.lv/lv/jaunumi/veja-tehnologiju-razotaju-piesaistei-rigas-brivostas-infrastrukturas-attistiba-tiks>

ostām. Šajā segmentā attālumiem līdz atkrastes vēja parkam Rīgas līča mērogos vairs nav izšķiroša nozīme, vienlaicīgi būtiska ir ziemas navigācija un krasta loģistika, kur Latvijas pusei ir būtiskas priekšrocības.

- Salacgrīvas ostai, ņemot vērā tās ģeogrāfisko novietojumu un topošo “Rail Baltica” stacijas izbūvi, ir augsts atkrastes vēja parku būvniecības ostas bāzes potenciāls. Praktiski visām Latvijas mazajām ostām pie Rīgas līča ņemot vērā to tehniskos parametrus, izdevīgos ziemas navigācijas apstākļus un krasta transporta loģistikas priekšrocības, salīdzinot ar attiecīgām Igaunijas ostām, rada potenciālu iesaistīties atsevišķos atkrastes vēja parku celtniecības procesos.

4 Esošās situācijas analīze Latvijas mazajās ostās

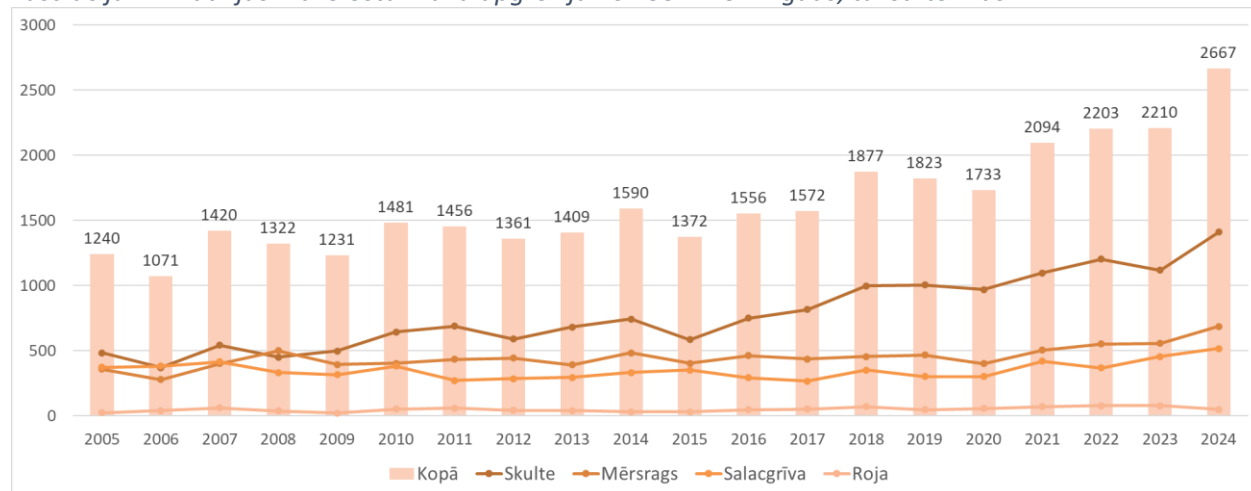
4.1 Vispārēja informācija

Latvijā darbojas septiņas mazās ostas: Pāvilosta, Roja, Mērsrags, Engure, Jūrmala, Skulte un Salacgrīva. Šīs ostas ir pierādījušas savu nozīmību Latvijas tautsaimniecībā, veidojot konkrētus mērķus, darbības virzienus un attīstības plānus, kas veicinās to ilgtspējīgu attīstību un iekļaušanos Latvijas transporta un loģistikas sistēmā.

Mazās ostas ir svarīgi loģistikas ķēdes elementi, kas sekmē ne tikai to teritoriju, bet arī visu reģionu attīstību. Šajās ostās un ar tām saistītajos uzņēmumos tiek nodarbināti vietējie iedzīvotāji, kuri bieži vien šajā nozarē darbojas paaudzēs.

Rojas, Mērsraga, Skultes un Salacgrīvas ostas nodrošina būtisku kravu apgrozījumu, kas 2024. gadā veidoja 7,4% no kopējā Latvijas ostu kravu apgrozījuma. Piemēram, Salacgrīvas ostā kravu apjoms 2024. gadā sasniedza 517 tūkstošus tonnu, kas ir par 13,2% vairāk nekā 2023. gadā. Mērsraga ostā kravu apjoms bija 687,3 tūkstoši tonnu, kas ir kāpums par 23,6% pret iepriekšējo gadu, Rojas ostā – 50,8 tūkstoši tonnu, kas ir par 35% mazāk nekā pērn, un Skultes ostā – 1411,6 tūkstoši tonnu, kas ir pieaugums par 26,1%.

Ilustrācija 4-1 Latvijas mazo ostu kravu apgrozījums 2002.-2024. gads, tūkst. tonnas



Šīs ostas galvenokārt specializējas apaļkoku, šķeldas, koksnes granulu, granīta šķembu un citu būvmateriālu, kā arī kūdras eksportā. Tās pieņem Baltijas jūrā un Rīgas līcī nozvejotas svaigas zivis apstrādei Latvijas zivju pārstrādes uzņēmumos.

Engures, Jūrmalas Pāvilosta ostu galvenā specializācija ir piekrastes zvejniecība un jahtu apkalpošana. Pēdējos gados visu mazo ostu nozīme jahtu apkalpošanā pieaug, piedāvājot to remontu, ziemošanu un citus pakalpojumus starptautiskiem kuģotājiem, kas palīdz popularizēt Latviju kā pievilcīgu tūrisma galamērķi.

Mazajām ostām nav dzelzceļa pievadu, tādēļ kravas tiek piegādātas vai nosūtītas ar autotransportu. Tas ir noteicis mazo ostu orientēšanos uz Latvijas izcelsmes produktu eksportu un produktu, kas paredzēti pārstrādei vai patēriņam Latvijā, importu. Tranzīta kravas mazajās ostās apstrādātas netiek. Izņēmums ir Skultes osta, kurai ir kravas termināls Zvejniekciema stacijā 3 kilometru attālumā no ostas, kas savulaik ir devis iespēju nodrošināt neliela apjoma ogļu tranzītu.

Svaigi nozvejotas zivis veido 1–23 % no katras mazās ostas kravu apgrozījuma. Pamatā tās ir Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī nozvejotās svaigās zivis, kuras tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Svaigu zivju pieņemšanu nevar vērtēt klasiskajā kravu izpratnē, jo tieši zivis apstrādes procesā iegūst augstāko pievienoto vērtību un to apstrāde nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Zivju apstrādātāji lielāko daļu no savas produkcijas eksportē uz ārvalstīm.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Latvijas mazās ostas aktīvi iesaistījās starptautiskajā jahtu tūrisma un servisa nodrošināšanā. Jaunu impulsu jahtu tūrisma infrastruktūras un servisa pakalpojumu attīstībai deva sadarbība ar Valsts plānošanas reģionu administrācijām; sekmīgi realizēti Igaunijas Latvijas Pārrobežu projekti (EST-LAT 55 “ESTLAT Harbours”) “Burāšanas infrastruktūras un jahtu ostu tīkla izveides uzlabošana Igaunijā un Latvijā” un (EST-LAT 177 EASTBALTIC HARBOURS) “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana”. Ienākumus no jahtu apkalpošanas veido ārvalstu tūristi un vietējie jahtu īpašnieki, kuru skaits pieaug tieši proporcionāli vidējai labklājībai valstī.

4.2 Ostu ģeogrāfiskās atrašanās vietas

Vēsturiski sešas mazās ostas ir izvietojušās Baltijas jūras Rīgas līcī, viena – Baltijas jūras piekrastē.

Ilustrācija 4-2 Latvijas ostu ģeogrāfiskās atrašanās vietas



Katras ostas ģeogrāfisko stāvokli īsumā raksturo attālums līdz Rīgai, līdz valsts galvenajiem vai reģionālajiem autoceļiem:

- Salacgrīvas osta atrodas Rīgas līča ziemeļaustrumu piekrastē Salacas upes grīvā, 100 km no Rīgas un 13 km no Latvijas un Igaunijas Republikas robežas. Salacgrīvas ostas teritorija ir iekārtota kuģu apkalpošanai, kravas transporta, zvejniecības un zivju apstrādes, kā arī citas saimnieciskās darbības veikšanai. Aptuveni 300 metru attālumā no Salacgrīvas ostas atrodas automaģistrāle “VIA Baltica” (E67);
- 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 “VIA Baltica” (E67) un trīs kilometru attālumā dzelzceļa līnija, ar ostas vajadzībām izbūvētu dzelzceļa kravas termināli;
- Jūrmalas osta atrodas Jūrmalas pilsētas teritorijā pie Lielupes ietekas Rīgas līcī. Jūrmalas pilsētas ielu tīkls nodrošina piekļuvi Jūrmalas ostai pa sauszemi. Jūrmalas pilsētas teritoriju šķērso valsts galvenais autoceļš E22/A10 „Rīga-Ventspils”, valsts reģionālais autoceļš P128 „Sloka-Talsi” un valsts autoceļš V10 „Babītes stacija-Vārnukrogs”. Jūrmalas pilsētas teritoriju šķērso dzelzceļa līnija Rīga (Torņakalns) - Tukums II, kas ir daļa no Rīgas piepilsētas elektrificētā dzelzceļa tīkla. Ostas teritorijai vistuvāk atrodas dzelzceļa stacijas „Lielupe” un „Priedaine”;
- Engures osta atrodas Rīgas līča rietumu krastā, Engures ciemā, Tukuma novadā, aptuveni 71 km attālumā no Rīgas. No Engures ostas 100 metru attālumā atrodas reģionālais autoceļš P131 “Tukums - Ķesterciems - Mērsrags - Kolka”;
- Mēsruga osta atrodas Rīgas līča rietumu krastā, Mēsruga ciemā, Talsu novadā, aptuveni 99 km attālumā no Rīgas. No Mēsruga ostas 100 metru attālumā atrodas reģionālais autoceļš P131 “Tukums - Ķesterciems - Mērsrags - Kolka”;
- Rojas osta atrodas Rīgas līča rietumu krastā vietā pie Rojas upes ietekas līcī, Rojas ciemā, Talsu novadā, 126 km attālumā no Rīgas. No Rojas ostas 100 m attālumā atrodas autoceļa P131 “Tukums - Ķesterciems - Mērsrags - Kolka” un P126 “Valdgale - Roja” krustojums;
- Pāvilostas osta atrodas Pāvilostas pilsētā Latvijas rietumos, Dienvidkurzemes novadā pie Sakas upes ietekas Baltijas jūrā, 240 km attālumā no Rīgas, 54 km uz ziemeļiem no Liepājas, 70 km uz dienvidiem no Ventspils un 80 jūras jūdzes uz austrumiem no Gotlandes salas. Pāvilostas osta ir vienīgā aktīvā neaizsalstošā Baltijas jūras austrumu krasta mazā osta. No Pāvilostas ostas 3 km attālumā atrodas reģionālais autoceļš P111 reģionālais “Ventspils - Grobiņa”.

Potenciālās ostas:

- Papes ostas vēsturiskā teritorija atrodas Baltijas jūras austrumu krastā Rucavas pagastā, Dienvidkurzemes novadā, 250 km attālumā no Rīgas. Papes osta atjaunošanas gadījumā būs otra neaizsalstošā Baltijas jūras austrumu krasta mazā osta. Rucavas pagasts atrodas starp reģiona mēroga attīstības centriem - Liepāju (45 km) un Klaipēdu (55 km). Netālu no Papes ostas vēsturiskās teritorijas atrodas valsts nozīmes A11 autoceļš Liepāja - Lietuvas robeža (Rucava), kas tālāk virzās uz Palangu un Klaipēdu;
- Kolkas piestātne atrodas Rīgas līča rietumu piekrastē uz dienvidiem no Kolkasraga, Kolkas ciemā, Talsu novadā aptuveni, 160 km attālumā no Rīgas un 83 km attālumā Ventspils.

Kolka atrodas pie diviem valsts reģionāliem autoceļiem - P124 Ventspils virzienā un P131 Rīgas virzienā. Kolka atrodas Slīteres nacionālā parka neitrālajā zonā.

4.3 ES aizsargājamo dabas teritoriju tīkls, aizsargājamās jūras teritorijas

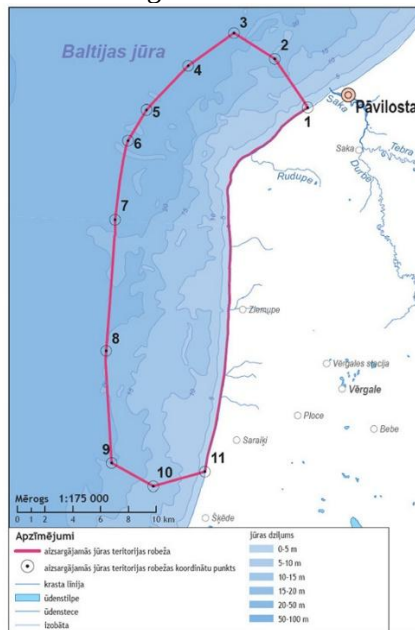
Latvijas piekrastē jau noteiktas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas¹⁵. Ap esošajām ostām (Salacgrīva, Engure, Roja, Mērsrags), kuras skar šīs teritorijas, ir izveidotas neitrālās zonas, kurās ir atļauts veikt ar ostu saistītās darbības.

Ilustrācija 4-3 Aizsargājamās jūras teritorijas un robežu shēmas

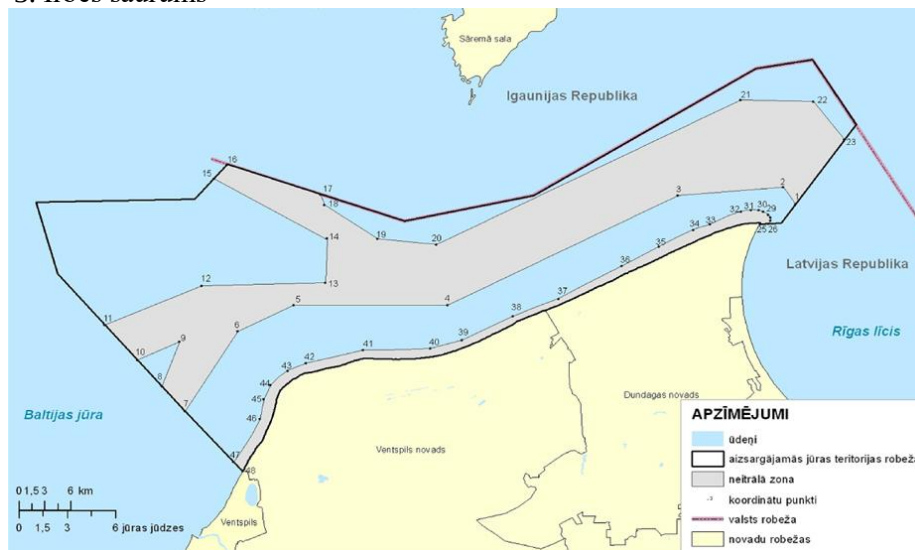
1. Ainaži-Salacgrīva



2. Akmensrags

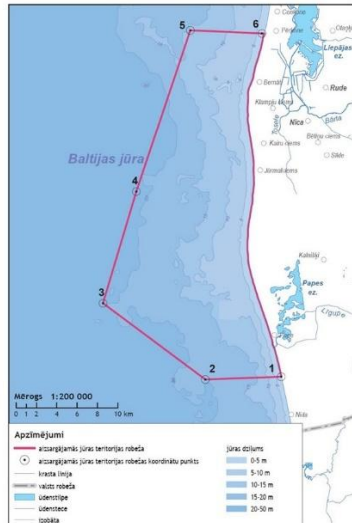


3. Irbes šaurums

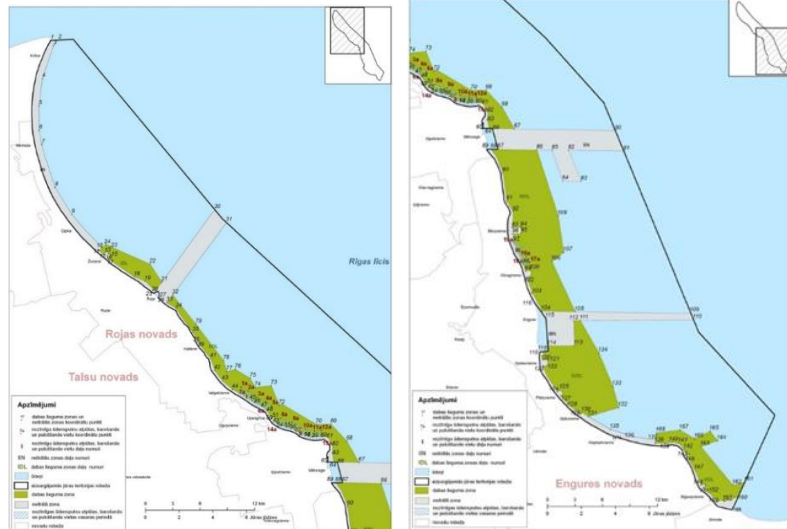


¹⁵ 7 5.aizsargājamās jūras teritorijas <https://www.daba.gov.lv/lv/7-aizsargajamas-juras-teritorijas>

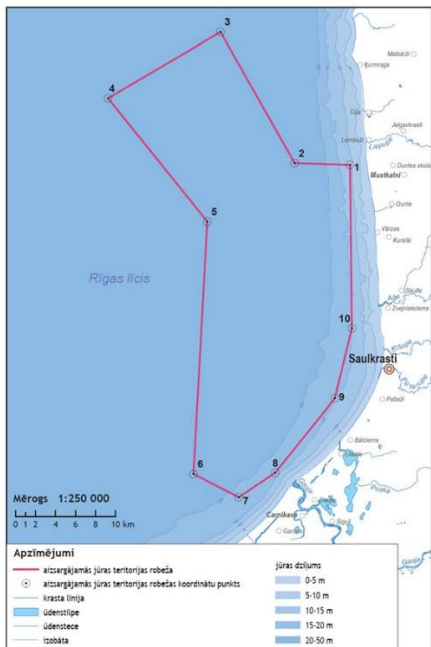
4. Nida-Pērkone



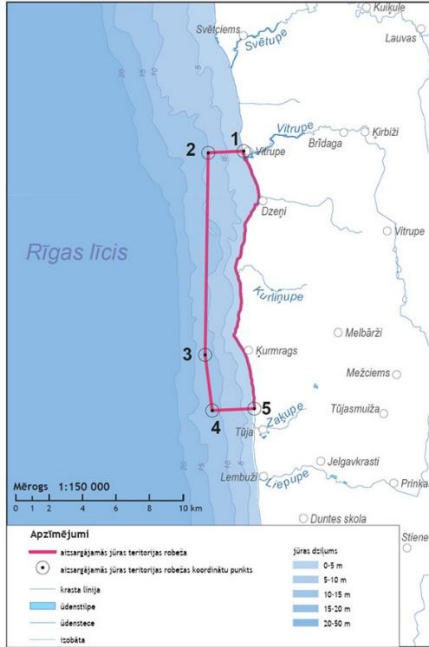
5. Rīgas līča rietumu piekraste



6. Selga uz rietumiem no Tūjas



7. Vitrupe -Tūja



Pašreiz pētnieki vērtē bioloģisko daudzveidību arī atklātos ūdeņos, lai, iespējams, pavisam drīz rosinātu vēl trīs dabas aizsardzībai atvēlamu teritoriju noteikšanu.

4.4 Mazo ostu pārvaldība Latvijā

Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 26. panta 1. punktu mazo ostu pārvaldes ir novada domes izveidotas iestādes. Saskaņā LR “Ostu likuma”¹⁶ 26. panta 3. punktu ostas valde ir augstākā lēmēj institūcija, un tai pakļauts izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks. Ostas valdi saskaņā ar “Ostu likuma”

¹⁶ Ostu likums <https://likumi.lv/ta/id/57435-ostu-likums>

26. panta 4. punktu veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes, Ekonomikas, Viedās administrācijas un reģionālās attīstības, Zemkopības ministrijas) un vienādās proporcijās (maks. 3/3) - attiecīgā novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji.

Vienlaicīgi saskaņā ar “Ostu likuma” 26. panta 7. punktu (10.02.2022. likuma redakcijā, kas stājas spēkā 27.04.2022.) mazo ostu pārvaldīšanai pašvaldība var izveidot kapitālsabiedrību, kas neizslēdz nākotnē privāto investoru iesaisti ostas pārvaldībā, kļūstot par ostas līdzīpašniekiem proporcionāli ieguldījumiem ostas attīstībā. Līdzīgi mazo ostu attīstības modeļi ir plaši pielietoti Zviedrijas mazajās ostās. Ņemot vērā jaunākās likuma izmaiņas, šobrīd neviena Latvijas mazā osta nav transformēta par pašvaldības kapitālsabiedrību. Vienlaicīgi notiek diskusija un tiek veikta analīze par iespējamu pāreju uz pašvaldības kapitālsabiedrības pārvaldības modeli, lai nākotnē piesaistītu privātos investorus ambiciozu projektu (t.s. atkrastes vēja parku apkalpošanas bāzu izveides) realizācijai.

Salacgrīvas ostā pārvaldības modeļa maiņas gadījumā, SIA “Salacgrīvas Nord termināls” kā holdinga uzņēmuma BMLG dalībnieks ir izteicis gatavību investēt kuģu ceļa padziļināšanā un priekšostas izbūvē, ja uzņēmumam tiks dota iespēja iesaistīties pašvaldības dibinātā kapitālsabiedrībā. S SIA “Skultes kokosta” ieskatā, zemes lietošanas tiesību pāreja no nomas attiecībām uz īpašuma attiecībām būtu iespēja palielināt uzņēmuma kredīta resursus attīstības projektu realizācijai.

Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 4. pantu ostas teritorijas sauszemes daļa (turpmāk — ostas zeme) var būt valsts, pašvaldības vai citas juridiskās vai fiziskās personas īpašums. Ostas iekšējo ūdeņu daļa (turpmāk — akvatorija) ir valsts īpašums. Valsts un pašvaldības zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā, un ostas pārvalde rīkojas zemes īpašnieka vārdā.

Ostas pārvalde ir atbildīga par navigācijas iekārtu darbības nodrošināšanu, ostas kuģu ceļa un akvatorijas dziļuma uzturēšanu, kopējās infrastruktūras uzturēšanu, vides aizsardzības un ISPS kodeksa prasību ievērošanu. Pārvaldes ienākumus pamatā veido ostas maksas un maksas par ostas pārvaldes sniegtajiem pakalpojumiem, kas ir atkarīga no apkalpoto kuģu kopējās ietilpības rādītāja (gross tonnage GT), zemes un cita nekustamā īpašuma nomas maksa no uzņēmumiem, kas darbojas ostas teritorijā. Ostas pārvaldēm galvenā prioritāte ir kravu apgrozījums, jo iegūtie līdzekļi no ostas maksām tiek novirzīti infrastruktūras attīstībai.

Praktiski visas Latvijas mazās ostas darbojas saskaņā ar tā saukto “zemes īpašnieka” modeli, ko var uzskatīt par vienkāršāko “publiskās un privātās partnerības” modeli.

Pašvaldībām svarīgākās ir vietējo iedzīvotāju darba vietas un ienākumi no iedzīvotāju ienākumu nodokļa (IIN). Jāņem vērā, ka darba vietu skaits kravu apstrādē ir daudzkārt mazāks nekā zivju pārstrādes, servisa, kuģu būves un remonta uzņēmumos. Vienlaicīgi ostas pārvaldes un pašvaldības intereses ir savstarpēji papildinošas, jo osta nodrošina nepieciešamo infrastruktūru zvejniecības, zivju apstrādes, servisa, kuģu būves un remonta uzņēmumiem.

4.5 Salacgrīvas osta

4.5.1 Tehniskie parametri

Salacgrīvas osta ir mūsdienīga reģionālā osta, kas atrodas Rīgas līcī ietekošās Salacas upes grīvā. Tās tehniskie parametri nodrošina kravas, zvejas kuģu, kā arī jahtu apkalpošanu.

Tabula 4-1 Salacgrīvas ostas tehniskie parametri

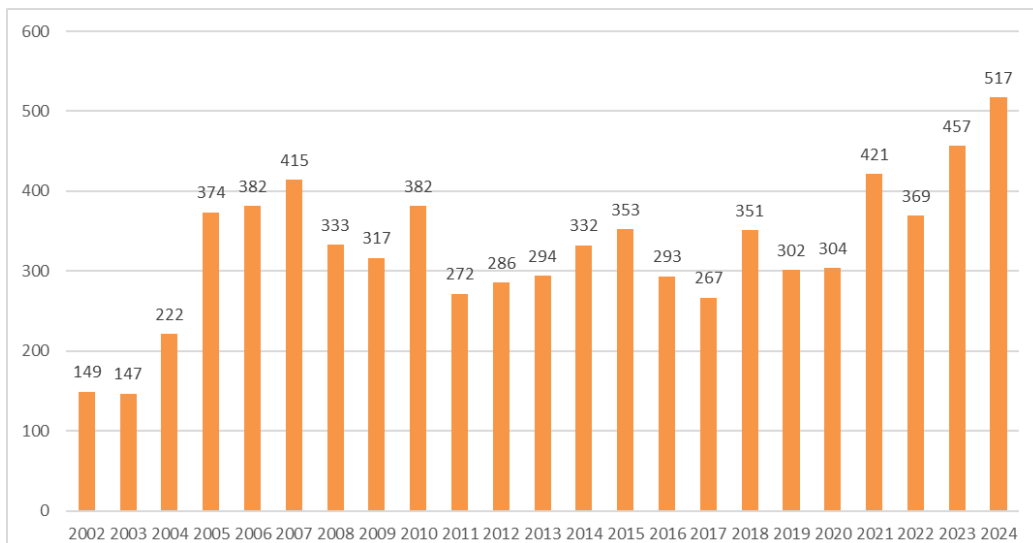
Ostas platība		Tehniskie parametri	
	594 ha		
Zemes platība	88 ha	Piestātņu skaits	6
Iekšējie ūdeņi	27 ha	Maks. dziļums	6,5 m
Esošās brīvās teritorijas	līdz 2 ha	Maks. kuģa garums	115
Perspektīvas brīvās teritorijas	līdz 50 ha	Maks. kuģa platums	18,2 m
		Maks. iegrimē	5,6 m
		Maks. DWT	6000 DWT

Salacgrīvas osta jau kopš 90-to gadu noslēguma ir centusies attīstīt ostas infrastruktūru. 2010. gadā tika izstrādāts Salacgrīvas priekšostas attīstības plāns, tajā skaitā arī Dienvidu un Ziemeļu molu rekonstrukcijas tehniskais projekts. Attīstības projekts paredzēja arī kuģu ceļa un ostas akvatorija padziļināšanu. 2014. gadā tika noasfaltēti seši hektāri kraujlaukumu, līdz ar to ostas rīcībā jau ir 20 hektāri sakārtotu kravas uzglabāšanas laukumu. Dažādojoties ostā pārkraujamo kravu sortimentam ir uzbūvētas slēgtās noliktavas. Izmantojot Eiropas Jūrniecības un Zivsaimniecības fonda (turpmāk - EJZF) līdzfinansējumu, rekonstruēta Kuivižu zvejas osta, kura atrodas 3 km no Salacgrīvas ostas un ir tās sastāvdaļa. Projekta ietvaros ir rekonstruēti 120 metri piekrastes zvejnieku piestātnes ar tai piegulošo teritoriju, izbūvētas komunikācijas un krasta infrastruktūra. Kopējās projekta izmaksas sastāda 4,0 milj. EUR. Realizējot projektu ir izveidota mūsdienīga, ar visu nepieciešamo infrastruktūru aprīkota zvejas osta, kas atbilst EJZF noteikumiem un ir domāta tikai piekrastes zvejniekiem, lai tie varētu strādāt labiekārtotā un videi draudzīgā teritorijā. Salacgrīvā ar EJZF līdzfinansējumu ir rekonstruēta zvejas piestātne. Kopējās izmaksas sastāda 1,3 milj. EUR. Salacgrīvas ostā 2020. gadā ES Igaunijas - Latvijas Pārrobežu projekta ESTLAT55 "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ietvaros ir izbūvēta burātāju un ūdenssporta māja. Kopējās izmaksas sastāda 1,31 milj. EUR. ES Igaunijas - Latvijas Pārrobežu projekta (EST-LAT 177 EASTBALTIC HARBOURS) "Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana" ietvaros ir uzstādītas peldošās piestātnes.

4.5.2 Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

Kopējais kravu apgrozījums Salacgrīvas ostā 2024. gadā bija 517 tūkst. t, kas salīdzinājumā ar 2023. gadu ir kāpums par 13,2% (457 tūkst. t).

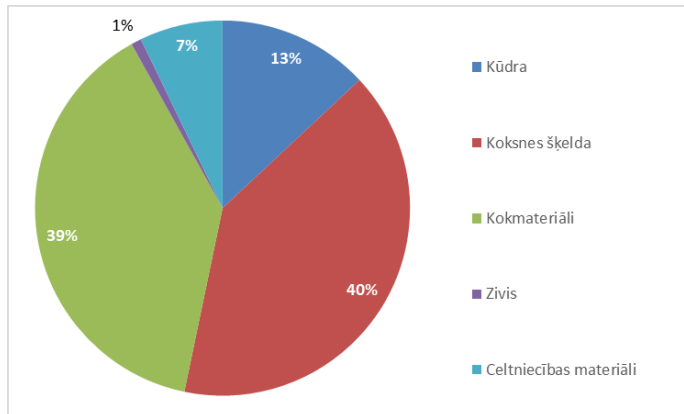
Ilustrācija 4-4 Salacgrīvas ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam



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

- papīrmalka un malka, galvenokārt, tiek eksportēta uz Somiju, Zviedriju un Norvēģiju;
- būvmateriālus importē no Zviedrijas, Polijas, Somijas, Dānijas;
- kūdru eksportē uz Holandi, Lielbritāniju un Spāniju.

Ilustrācija 4-5 Salacgrīvas ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā



Nelielu daļu no kopējā kravu apgrozījuma veido šķembas, reciklētais asfalts, Baltijas jūrā un Rīgas līcī svaigi nozvejotas zivis, kuras tiek piegādātas vietējiem pārstrādes uzņēmumiem.

Celulozes koksnes segmentā kravas eksporta apjomi stabilizējušies. Būtisks pieaugums ir iespējams kurināmā segmentā, kam ir potenciālas izaugsmes iespējas. Mežizstrādes apjomi valstī notiek kontrolēti, saskaņā ar normatīvajiem aktiem un mežu izstrādes projektiem, kas praktiski ir proporcionāli mežu atjaunošanās tempiem. Koksnes produktu eksports sadalās starp Vidzemes un Kurzemes ostām, ņemot vērā loģistikas izmaksas. Igaunijas koksnes produkti Salacgrīvas ostā praktiski netiek pārkrauti, jo Igaunijas uzņēmumi cenšas izmanto savas ostas, lai gan Pērnavā ostas maksas ir ievērojami augstākas nekā Salacgrīvas ostā.

Osta strādā pie kravu sortimenta diversifikācijas, lai šobrīd pārkraujamajiem koksnes produktiem, keramzītam, šķembām, kūdrai, reciklētajam asfaltam un zivju produkcijai pievienotu citas kravas, jo osta ir multifunkcionāla un atrodas starptautiskās trases „Via Baltica” tuvumā.

4.5.3 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

SIA "Salacgrīvas Nord termināls" darbību Salacgrīvas ostā uzsāka 2010. gadā. Tās pamatvirziens - kravu apstrāde, uzglabāšana un pārkraušana (stividorarbība). SIA "Salacgrīvas Nord termināls" veic stividorpakalpojumus no pietātnes Nr.1 (Salacas kreisais krasts) un no pietātnes Nr.4 (Salacas labais krasts). Tas pārkrauj apaļkoksni, koksnes šķeldu, kūdru, keramzītu, šķembas un cita veida kravas no Latvijas un Igaunijas. SIA "Salacgrīvas Nord termināls" īpašumā ir pietātnes Nr. 4, Nr. 5, Nr. 6.

SIA "Salacgrīvas Nord termināls" ir iznomājis no Salacgrīvas ostas pārvaldes ostas teritoriju 15 ha platībā. Iznomātās teritorijas uzņēmums ir izveidojis par atklātajām noliktavām ar cieto segumu. Šajās teritorijās stividors sniedz kravu uzglabāšanas pakalpojumus un noliktavu īri.

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

Salacgrīvas ostā jau vairāk nekā 18 gadus darbojas starptautiska metāla iepakojuma ražotāja uzņēmums SIA "Ardagh Metal Packaging Latvia".

Salacgrīvas osta objektīvi konkurē ar Skultes ostu kravu segmentā.

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

4.5.4 Nekustamais īpašums ostā

Salacgrīvas ostas teritorijas sauszemes daļa (ostas zeme) ir valsts un pašvaldības īpašums. Ostas iekšējo ūdeņu daļa (akvatorija) ir valsts īpašums. Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 4. pantu Valsts un pašvaldības zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā. Kopējās hidrotehniskās būves – Ziemeļu un Dienvidu moli Salacgrīvas un Kuivižu ostās - ir Satiksmes ministrijas īpašumā un ir nodotas Salacgrīvas ostas pārvaldes valdījumā. Pietātnes Nr. 1 un Nr. 2 ir Salacgrīvas ostas pārvaldes īpašums. SIA "Salacgrīvas Nord termināls" īpašumā ir pietātnes Nr. 4, Nr. 5, Nr. 6. A/s „Brīvais vilnis” pieder pietātne Nr. 3.

4.5.5 Inženiertehniskā infrastruktūra un saistīto pakalpojumu pieejamība

Salacgrīvas pilsētas un ostas teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t.sk. ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijām, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām. Salacgrīvas pilsētas teritorijā ir 110 KV apakšstacija, kas garantē pietiekamu jaudu ražošanas attīstībai. Datu pārraidei Salacgrīvas pilsētas un ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās optiskajam kabelim (100 Mbit/s).

Pilsētas teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi.

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

Projektā “Rail Baltica” paredzēta stacija 3 km attālumā no ostas. Projektam ir augsts potenciāls būvmateriālu piegādēm atkrastes vēja parku (OWP) būvniecības un ekspluatācijas procesā un nākotnes kravu pārvadājumos. Projekta realizācijas rezultātā būtiski pieaugs iekšzemes loģistikas centru nozīme.

4.5.6 Attīstības plāni

Attīstības virzieni:

- 1) nodrošināt stabilu sniegto pakalpojumu kvalitāti;
- 2) attīstīt ostas infrastruktūru - ostas kanāla padziļināšana, jaunu piestātņu izbūve, jaunu atklāto un segto noliktavu izbūve, molu rekonstrukcija u. c., un pievedceļu tīkla savienojumus ar “VIA Baltica” un “Rail Baltica”;
- 3) ostas saimnieciskās darbības, t.sk. stivdorpakalpojumu, jahtu ostas konkurētspējas palielināšana;
- 4) jahtu ostas attīstība, iekļaujot to Baltijas jūras jahtu ostas tīklā, paplašinot sniegtos pakalpojumu jahtām;
- 5) rūpnieciskās zonas izveide un attīstība, kravu apstrādes un tās pievienotās vērtības palielināšana;
- 6) ostas teritorijas paplašināšana jūras virzienā, veidojot jaunas piestātnes, atklātās un segtās noliktavas, loģistikas centrus, ražošanas ēkas un citas ekonomiskās aktivitātes;
- 7) atkrastes vēja parku (OWP) būvniecības un apkalpošanas bāzes izveide;
- 8) ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA (A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā;
- 9) ostas energoefektivitātes palielināšana;
- 10) Salacgrīvas ostas pārvaldes attīstības projektu sasaiste ar Limbažu novada infrastruktūras un ostas zemes nomnieku un ostai pieguļošo rūpniecisko teritoriju attīstības projektiem;
- 11) ostas pārvaldes darbinieku kvalifikācijas paaugstināšana, darba apstākļu uzlabošana, t.sk. motivējošs darba samaksas un sociālais nodrošinājums;
- 12) Salacgrīvas ostas pārvaldības maiņas izvērtēšana, ņemot vērā iespēju pārvaldības sistēmā iesaistīt privāto kapitālu.

Salacgrīvas ostas pārvalde līdz 2027. gadam pieejamo resursu robežās paredz uzsākt vai realizēt šādus projektus:

Tabula 4-2 Salacgrīvas ostas attīstības plāni

	Projekts	Apraksts
1.	Hidrotehnisko būvju pārbūve	Paredzēta Salacgrīvas ostas molu pārbūve, Kuivižu ostas molu pārbūve.
2.	Ostas infrastruktūras attīstība	Paredzēts padziļināt akvatoriju, priekšostu un kuģa kanālu līdz vismaz 10 m -11 m dziļumam, paplašināt ostas teritorijas aiz Ziemeļu mola un pie Dienvidu mola, uzskalojot zemi un veidojot pamatu jaunu piestātņu būvniecībai ar dziļumu pie piestātnes no 7 m līdz 11 m, jaunu atklāto un

		slēgto noliktavu un rūpnieciskās zonas izveide paplašinātajā ostas teritorijā. Vides pārraudzības valsts birojs 2015. gada 18. decembrī ir izdevis Atzinumu Nr. 13 par Salacgrīvas ostas un priekšostas pārbūves ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu, un Salacgrīvas ostas pārvalde 22.11.2017. ir pieņēmusi lēmumu Nr. 16 "Par paredzētās darbības "Salacgrīvas ostas un priekšostas pārbūve" akceptēšanu" ¹⁷ .
3.	Esošo piestātņu pārbūve	Piestātņu Nr. 4, Nr. 5 un Nr. 6 pārbūve vai piestātnes Nr. 7 izbūve atkrastes vēja parku apkalpošanas bāzes izveidei.
4.	Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa izbūve	Paredzēta jahtu ostas, tūrisma un servisa attīstība Kuivižos un Salacgrīvā, slēgto noliktavu izbūve jahtu ziemošanai un remontam, degvielas uzpildes staciju izbūve zvejas kuģu un jahtu vajadzībām ostās, jahtu apkalpojošo ceļņu iegāde, cita jahtu nepieciešamā infrastruktūra un aprīkojums.
5.	Zvejnieku infrastruktūras uzlabojumi	Zvejas kuģu un laivu piestātnes izbūve, degvielas uzpildes stacijas izbūve zvejas kuģu un jahtu vajadzībām, cita zvejniecībai nepieciešamā infrastruktūra un aprīkojums.
6.	Uzņēmējdarbības veicināšana	Attīstoties "Rail Baltica" dzelzceļa līnijai, paredzēts veidot rūpnieciskās zonas kravu apstrādes un tās pievienotās vērtības palielināšanai, pievedceļu uz ostu izbūve. Līdzdarbība atkrastes vēja parku (OWP) Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī izveides izpētes un izbūves procesā, tam nepieciešamās tehniskās bāzes izveide ostas teritorijā. Tirgus pētījumi u. c. mārketinga pasākumi, piedalīšanās nacionālajās un starptautiskajās izstādēs.
7.	Kuģošanas drošības līmeņa uzlabošana	Paredzēta ostas pārvaldes kuģošanas un navigācijas tehnisko līdzekļu atjaunināšana un modernizēšana.
8.	Energoefektivitātes palielināšana	Saules enerģijas un vēja enerģijas izmantošana ostas saimnieciskajā darbībā.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti:

1. ostas pārvaldes līdzekļi;
2. kredīta resursi;
3. ES fondi;
4. valsts budžets;
5. ostas uzņēmumu resursi.

Ostu pārvaldības modeļa maiņas gadījumā holdinga uzņēmuma BMLG dalībnieks ir izteicis gatavību investēt kuģu ceļa padziļināšanā un priekšostas izbūvē, ja uzņēmumam tiks dota iespēja iesaistīties pašvaldības dibinātā kapitālsabiedrībā.

¹⁷ <https://salacgrivaport.lv/par-mums/projekti/ivn>

4.6 Skultes osta

4.6.1 Tehniskie parametri

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. Patiecoties veiktajām investīcijām, Skultes osta ir moderns uzņēmējdarbības centrs, kas lepojas ar jauno infrastruktūru.

Tabula 4-3 Skultes ostas tehniskie parametri

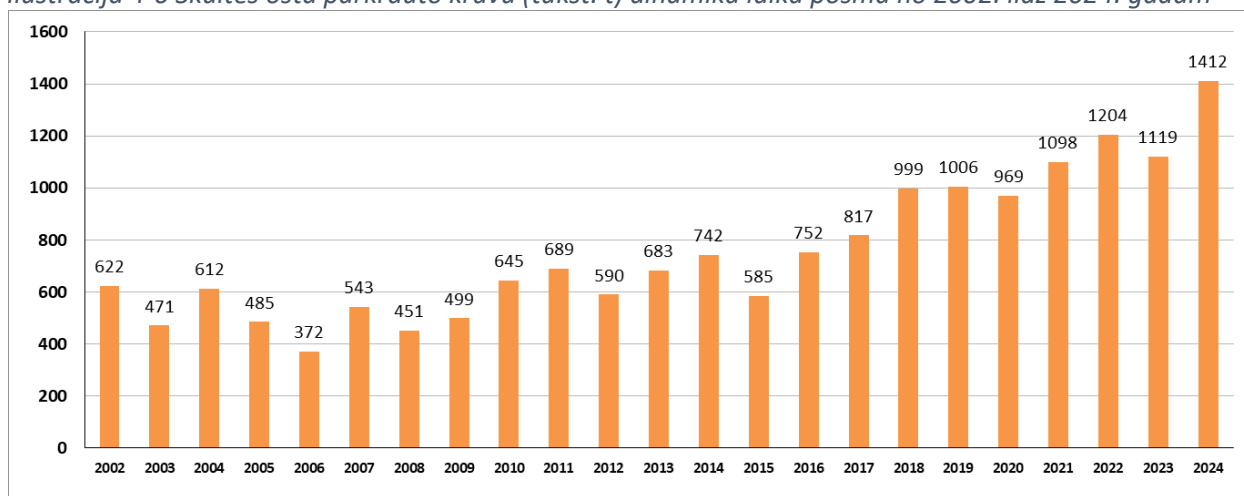
Ostas platība	72.8 ha	Tehniskie parametri	
Zemes platība	62,8 ha	Piestātņu skaits	10
Iekšējie ūdeņi	10 ha	Maks. dziļums	8,25 m
Esošās brīvās teritorijas	Līdz 2 ha	Maks. kuģa garums	140
		Maks. kuģa platums	19 m
		Maks. iegrime	7 m
		Maks. DWT	7000 DWT

4.6.2 Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

Kravu apgrozījuma ziņā Skultes osta ir lielākā starp Latvijas mazajām ostām. 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 sašķidrīnātā veidā.

Ostas kopējais kravu apgrozījums ir pakāpeniski palielinājies un ilgtermiņā uzskatāmi identificē saistību ar ostā veiktajām investīcijām. No Skultes ostas notiek ne tikai kokmateriālu, bet visu Latvija šobrīd ģenerēto kravu spektra eksports no ostas areāla aptuveni 300 km rādiusā.

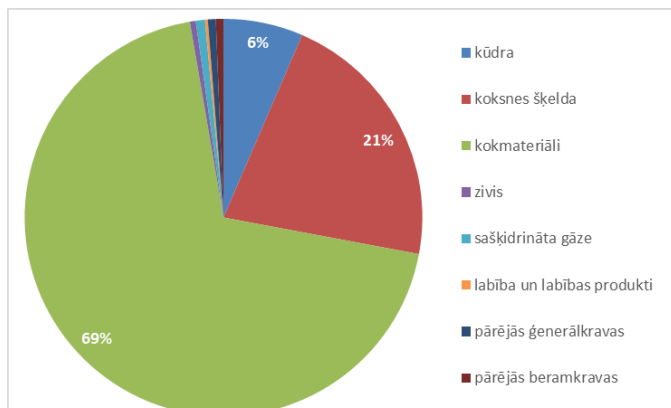
Ilustrācija 4-6 Skultes ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam



Datu avots: Skultes ostas pārvalde

Kopējais kravu apgrozījums Skultes ostā 2024. gadā bija 1,4 milj. t, kas salīdzinājumā ar 2023. gadu ir kāpums par 26,1% (292.3 tūkst. t).

Ilustrācija 4-7 Skultes ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā



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

Laika periodā no 2005. gada līdz 2011. gadam, izmantojot ERAF līdzfinansējumu, Skultes ostā ir realizēta Dienvidu mola rekonstrukcija, ostas iekšējā akvatorija paplašināšana, akvatorijas un kuģu ceļa padziļināšana, kas kopumā dod iespēju apstrādāt kuģus ar iegrimi līdz 7 m un garumu līdz 140 m. Kopumā no ostas pārvaldes puses ostas kopējās hidrotehniskajās būvēs un krasta infrastruktūras uzlabošanā ir ieguldīti aptuveni 16 milj. EUR, no tiem padziļināšanā aptuveni 5 milj. EUR. Vienlaikus ar ostas pārvaldes realizētajiem projektiem ostā strādājošie uzņēmēji par saviem līdzekļiem ir uzbūvējuši piestātnes, izveidojuši kravu laukumus un citu ostas infrastruktūru.

Pašreizējā ostas infrastruktūra ir piemērota kopējam kravu apjomam līdz 1,5 milj. tonnu gadā.

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

Skultes ostā 2020. gadā ES Igaunijas - Latvijas Pārrobežu projekta ESTLAT55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” ietvaros ir izbūvēta 160 m gara piestātne un slīps jahtām.

4.6.3 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

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

Šobrīd Skultes ostai vienīgajai no Latvijas mazajām ostām ir savs dzelzceļa termināls (atrodas 4 km attālumā no ostas). SIA “Skultes kokosta” ir izveidojusi sliežu pievedceļus, noliktavas un kravas laukumus. Šobrīd termināls tiek izmantots graudu pārkraušanai.

Ostā darbojas trīs zvejniecības un zvejniecības servisa uzņēmumi: SIA "Varita", SIA "A.I. un Ko" un SIA "Krasts J".

Ostas teritorijā darbojas kuģu būvētava SIA "ASK Enterprise"¹⁸, kas ražo alumīnija zvejas kuģu un loču kuteru korpusus Skandināvijas tirgum. Uzņēmums vienlaikus var piedāvāt remontdarbu pakalpojumus vietējām jahtām un kuteriem. SIA "ASK Enterprise" arī sniedz jahtu servisa pakalpojumus.

Objektīva konkurence pastāv ar Rīgas un Salacgrīvas ostām kravu segmentā.

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

4.6.4 Nekustamais īpašums ostā

Skultes ostas teritorijas sauszemes daļa (ostas zeme) ir valsts un pašvaldības īpašums. Ostas iekšējo ūdeņu daļa (akvatorija) ir valsts īpašums. Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 4. pantu valsts un pašvaldības zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā. Kopējās hidrotehniskās būves – Ziemeļu un Dienvidu moli ir Skultes ostas pārvaldes īpašums. Ziemeļu piestātnes Nr. 1 un Nr. 2 ir SIA „EMU Skulte” īpašums. Dienvidu piestātnes Nr. 1 un Nr. 2 ir SIA “Skultes kokosta” īpašums. Zvejas kuģu tehniskā piestātne ir ostas pārvaldes īpašumā. Zvejas kuģu piestātnes ir ostas pārvaldes īpašumā. Atpūtas kuģu piestātne ir ostas pārvaldes īpašumā.

4.6.5 Inženiertehniskā infrastruktūra

Skultes ostas teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t.sk. ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijām, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām. Aptuveni 5 km ir 110 KV apakšstacija, kas garantē pietiekamu jaudu ražošanas attīstībai.

Datu pārraidei Saulkrastu pilsētas un Skultes ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās optiskajam kabelim 100 Mbit/s.

Pilsētas teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi.

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

¹⁸ <https://ask.lv/>

Projektā “Rail Baltica” paredzēta stacija aptuveni 5 km no ostas. Projektam ir augsts potenciāls būvmateriālu piegādēm atkrastes vēja parku būvniecības un ekspluatācijas procesā un nākotnes kravu pārvadājumos. Projekta realizācijas rezultātā būtiski pieaugs iekšzemes loģistikas centru nozīme.

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 papildu valsts vai pašvaldības līdzekļu piesaistes nepieciešamības.

4.6.6 Attīstības plāni

Attīstības 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.

Skultes ostas turpmākās attīstības nodrošināšanai realizējami šādi projekti:

Tabula 4-4 Skultes attīstības plāni

	Attīstības projekts	Apraksts
1.	Skultes ostas piestātņu, krasta nostiprinājumu izbūve un rekonstrukcija	– Zvejas ostas daļā piestātnes krasta/krasta stiprinājuma pārbūve 150 m. Termins 2025. gads. Izmaksas 3 189 000 EUR (bez PVN). Projekts iesniegts LAD. – SIA “EMU Skulte”, piestātnes pagarināšanas projekts +70 m. Plānotais realizācijas termiņš 2025. gads. Notiek projektēšanas darbi.
2.	RORO prāmju līnija	– Nepieciešamās hidrotehniskās infrastruktūras izveide prāmju apkalpošanai (piestātne, viļņlauzis, pieejas akvatorijas padziļināšana). – Nepieciešamās infrastruktūras izveide ostas teritorijā un ārpus ostas teritorijas (pievedceļi, stāvlaukumi). – IT sistēmas izveide autotransporta plūsmu regulēšanai.
3.	Jahtu tūrisma attīstīšana	- Peldošo pontonu uzstādīšana. Plānotais realizācijas termiņš 2026. gads. - Mazizmēra peldlīdzekļu piestātnes pagarināšana. Plānotais realizācijas termiņš 2026. gads.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti.

- ostas pārvaldes līdzekļi;
- kredīta resursi;
- valsts budžets
- ES fondi.

SIA “EMU Skulte”:

- uzņēmuma līdzekļi (netiek izmantoti kredīta resursi).

SIA "Skultes kokosta":

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

4.7 Rojas osta

4.7.1 Tehniskie parametri

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

Tabula 4-5 Rojas ostas tehniskie parametri

Ostas platība	36 ha
Zemes platība	16 ha
Iekšējie ūdeņi	20 ha
Brīvā teritorija	7 ha

Tehniskie parametri	
Piestātņu skaits	9
Maks. dziļums	6,2 m
Maks. kuģa garums	120
Maks. kuģa platums	18 m
Maks. ieprīme	5,0 m (5,6 m)
Maks. DWT	5000 DWT

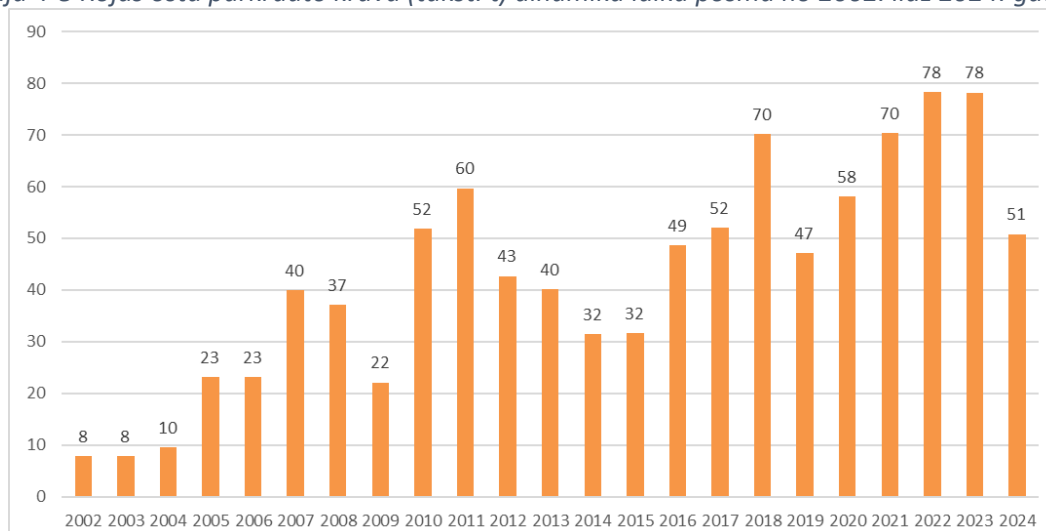
Rojas ostā tiek nodrošināti arī jahtu servisa pakalpojumi un neliela apjoma kruīza pārvadājumi uz Roņu salu (Igaunijā), Sāremā salu (Igaunijā), Ālandu salām (Somijā) un Gotlandes salu (Zviedrijā).

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

4.7.2 Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

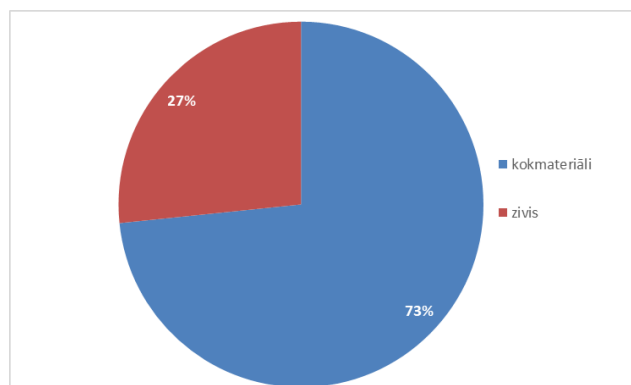
Kopējais kravu apgrozījums Rojas ostā 2024. gadā bija 50,8 tūkst. t, kas salīdzinājumā ar 2023. gadu ir kritums par 35%. Galvenokārt ostā tiek pārkrauta koksne, tai skaitā, celulozes un kurināmā. 2023. gadā no ostā pārkrauto kravu apjoma 77% veidoja koksne, bet atlikušos 23% - Baltijas jūrā un Rīgas līcī nozvejojotās zivis vietējo uzņēmumu vajadzībām.

Ilustrācija 4-8 Rojas ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam



Kravu struktūrā Rojas ostā dominē kokmateriāli (73%) un zivis (27%).

Ilustrācija 4-9 Rojas ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā



4.7.3 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

Rojas ostā darbojas stividoru uzņēmums SIA “Laskana Mežs”, koksnes eksporta uzņēmums LSEZ SIA „Laskana”, zvejniecības un zivju apstrādes uzņēmumi SIA „Gamma A”, SIA „Irbe”, SIA „Banga Ltd”, SIA “FishTrans”, SIA “Mer Kur”, kuģu remonta uzņēmums “Gamma A”, SIA „Randa” konservu litogrāfijas uzņēmums SIA „Rauda”, kā arī nelieli piekrastes zvejniecības, zivju pirmapstrādes un jahtu servisa uzņēmumi.

Vienlaicīgi saskaņā ar 2024. gada 13. augusta (prot. Nr. 31 65. §) Ministru kabineta rīkojumu Nr. 664 “Par divu laukumu noteikšanu Baltijas jūras Rīgas līcī akvakultūras darbībai nepieciešamo iekārtu ierīkošanai un ekspluatācijai”¹⁹ ostā ir ļoti augsts potenciāls akvakultūras vajadzībām nepieciešamo servisa pakalpojumu nodrošināšanai un zivju produktu pārstrādei.

Administratīvi teritoriālās reformas rezultātā prognozējama ciešāka sadarbība ar Mērsraga ostu ar augstu kravas segmenta komponenti un ievērojami zemāku ražošanas intensitāti. Attiecīgi Rojas

¹⁹ Par divu laukumu noteikšanu Baltijas jūras Rīgas līcī akvakultūras darbībai nepieciešamo iekārtu ierīkošanai un ekspluatācijai <https://likumi.lv/ta/id/354264-par-divu-laukumu-noteikšanu-baltijas-juras-rigas-lici-akvakulturas-darbibai-nepieciešamo-iekartu-ierikosanai-un-ekspluatacijai>

ostai ir augsti attīstīta ražošanas (t. i., zvejniecības, zivju apstrādes, kuģa remonta) komponente un objektīvi ierobežota kravu pārvadājumu komponente. Administratīvi teritoriālās reformas kontekstā darbojoties viena novada abām ostām ir potenciāls veiksmīgai sadarbībai, izmantojot abu ostu stiprās puses.

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

Rojas ostas pārvalde sadarbībā ar Valsts plānošanas reģionu administrācijām Igaunijas - Latvijas Pārrobežu projektu (EST-LAT 55 "ESTLAT Harbours") "Burāšanas infrastruktūras un jahtu ostu tīkla izveides uzlabošana Igaunijā un Latvijā" un (EST-LAT 177 EASTBALTIC HARBOURS) "Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana" ietvaros ir veikusi jahtu ostas padziļināšanu, peldošo piestātņu un navigācijas zīmju uzstādīšanu.

4.7.4 Nekustamais īpašums ostā

Rojas ostas zeme un iekšējo ūdeņu daļa (akvatorija) ir valsts īpašums. Saskaņā ar LR "Ostu likuma" 4. pantu valsts zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā. Piestātnes Nr. 1, Nr. 2 un 2A (peldošā jahtu piestātne) ir pašvaldības īpašums, un saskaņā ar LR "Ostu likuma" 4. pantu ir nodotas valdījumā Rojas ostas pārvaldei. Piestātnes Nr. 3, Nr. 4, Nr. 5, Nr. 6 un Nr. 6A ir SIA "Gamma A" īpašums. Piestātņu Nr. 5, Nr. 6 un Nr. 6A operators ir Zvejniecības biedrība "Roja". Piestātnes Nr. 7, Nr. 8 un Nr. 9 ir SIA "Laskana Mežs" īpašums.

4.7.5 Inženiertehniskā infrastruktūra

Rojas teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t. i., ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijai, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām.

Datu pārraidei Rojas un ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās optiskajam kabelim 100 Mbit/s.

Rojas teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi ar izaugsmes potenciālu.

4.7.6 Attīstības plāni

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

Mērķi raksturojošie rādītāji:

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

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

Darbības virzieni:

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

Ostas pārvalde sadarbībā ar ostas teritorijā strādājošajiem uzņēmumiem ir identificējusi prioritārus ar EJZF līdzfinansējumu realizējamus infrastruktūras projektus, t. i.:

Tabula 4-6 Rojas ostas attīstības plāni

	Attīstības projekts	Apraksts
1.	Piestātnes Nr.1/2 rekonstrukcija un aprīkošana nozvejoto zivju pieņemšanai pārstrādei	Šobrīd Piestātnes Nr. 1/2 piegulošajā teritorijā SIA “FishTrans” attīsta jaunu inovatīvu zivju pārstrādes ražotni. Jaunajā ražotnē plānots ražot “surimi” masu (izejvielu krabju nūjiņu ražošanai) no Baltijas jūras brētliņām un reņģēm. Šāda veida ražotne Eiropā ir tikai Francijā, un ražotne Rojā būs otrā tāda veida ražotne Eiropā. “Surimi” masas ražošana no Baltijas jūras zivīm ir inovatīvs produkts, kur sadarbībā ar Lauku atbalsta dienestu un Agroresursu un ekonomikas institūtu tika izstrādāta inovācija, kura pierādīja, ka var izgatavot jaunu augstvērtīgu produktu no Baltijas jūras reņģēm un brētliņām. Kopējās investīcijas jaunajā ražotnē sasnies 5 milj. EUR, kuras daļēji līdzfinansē EJZF. Uzņēmums uzsāks darbu 2024. gada beigās un nodrošinās līdz 50 jaunām darba vietām. Uzņēmuma veiksmīgai darbībai sākumā būs nepieciešamas 8000 tonnu svaigu zivju gadā, pakāpeniski palielinot apjomus līdz 12 000 tonnām gadā. “Surimi” masu var iegūt tikai no svaigām zivīm, tāpēc jaunajai ražotnei ir nepieciešama tieša zivju piegāde. Svaigās zivis plānots iepirkt no Somijas, Zviedrijas un Polijas zvejniekiem, kam attiecīgi būs nepieciešamība zvejas kuģu ar iegrimi līdz 6,0 m pieņemšana un apstrāde pie Piestātnes Nr. 1/2. Saskaņā ar projektam veikto tirgus izpēti indikatīvās izmaksas sastāda 0,6 milj. EUR. Projektu plānots realizēt kā zvejniecības kopprojektu ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.
2.	<u>“Zvejas kuģu remonta slīpa rekonstrukcija”</u>	SIA “Gamma A” kuģu remonta cehs šobrīd ir vadošā zvejas kuģu remonta bāze pie Rīgas līča un nodrošina darba vietas līdz 25 vietējiem iedzīvotājiem. Realizējot slīpa rekonstrukciju tiks būtiski paaugstināti remontējamo zvejas kuģu (t.sk. Polijas, Zviedrijas, Somijas) tehniskie parametri, attiecīgi būtiski pieaugs remontējamo zvejas kuģu apjoms un darba vietu skaits. Saskaņā ar projektam veikto tirgus izpēti indikatīvās izmaksas sastāda 1.5 milj. EUR. Projektu plānots realizēt kā zvejniecības kopprojektu ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.

3.	“Rojas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 7 m/ 6,5 m/ 6,2 m”.	Abu iepriekš minēto projektu sekmīgai realizācijai nepieciešamas veikt Rojas ostas kuģu ceļa padziļināšanu līdz 7 m/ 6,5 m/ 6,2 m dziļumam, attiecīgi ārējais kanāls 7 m, ostas kanāls 6,5 m, kanāls pie zvejas piestātnēm 6,2 m (Pielikums Nr. 2 Rojas ostas akvatorijas un pieejas kanāla padziļināšanas shēma). Projektam veikta izejas datu apkopošana projekta minimālā sastāvā izstrādei; sadarbībā ar LJA Hidrogrāfijas dienestu noteikti indikatīvie padziļināmās grunts apjomi un raksturojumi (attiecīgi 2., 3. un 6. kategorija). Pamatojoties uz tirgus izpēti aptuvenās izmaksas sastāda 1,4 milj. EUR. Projekta realizētājs ir Rojas ostas pārvalde ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.
----	---	--

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti.

- ostas pārvaldes līdzekļi;
- kredīta resursi;
- valsts budžets;
- ES fondi.

Rojas ostas ilgtermiņa attīstības scenārijs līdz 2035+. gadam

Pamatojoties uz Eiropas Savienības Parlamenta 2021. gada 24. jūnijā pieņemto ES klimata aktu, kurā noteikts juridiski saistošs mērķis līdz 2030. gadam samazināt emisijas par 55 % un līdz 2050. gadam panākt klimata neitralitāti, Igaunijas plānotajiem atkrastes vēja parku projektiem Rīgas līcī un atkrastes vēja parku attīstītāju prognozēm un rekomendācijām Rojas ostas pārvalde izvērtē iespēju priekšostā izveidot jaunu manevrēšanas zonu, piestātņi un atbilstošu infrastruktūru augstas pievienotās vērtības servisa pakalpojumu vai ražošanas attīstībai, t. i. Rīgas līča atkrastes vēja parku servisa bāzes izveidei.

Projekta hidrotehnisko darbu kopējās indikatīvās izmaksas sastāda 10.929 milj. EUR, t.sk.:

- akvatorija un kuģu ceļa padziļināšana līdz 7 m par 5,546 milj. EUR (kuģu ceļa padziļināšanu 1,4 milj. EUR apmērā paredzēts veikt ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu līdz 2028. gadam);
- piestātņu (garums 200 m, dziļums 7 m) izbūve par 3,904 milj. EUR;
- slipa (garums 90 m; platums 25 m) izbūve par 1,479 milj. EUR.

Infrastruktūras un ražošanas attīstības projektus priekšostas daļā plānots realizēt izmantojot ES finanšu instrumentus un publiskās un privātās partnerības principus.

4.8 Mērsraga osta

4.8.1 Tehniskie parametri

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

Tabula 4-7 Mērsraga ostas tehniskie parametri

Ostas platība	78,4 ha	Tehniskie parametri	
Zemes platība	47,7 ha	Piestātņu skaits	14
Iekšējie ūdeņi	30,7 ha	Maks. dziļums	8 m
Brīvās teritorijas	33 ha	Maks. kuģa garums	130
		Maks. kuģa platums	16 m
		Maks. iegrimē	6,5 m
		Maks. DWT	7000 DWT

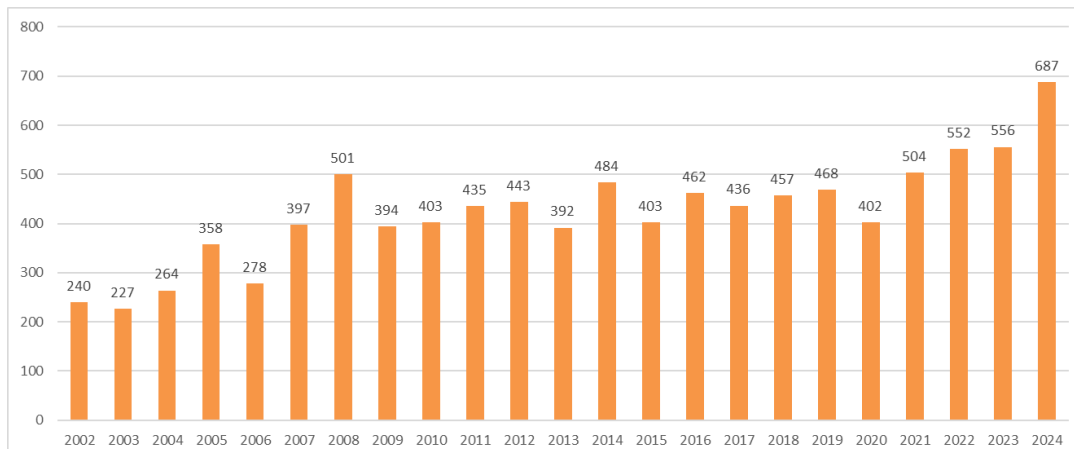
Šobrīd Mērsraga osta ir viena no Latvijas mazajām ostām, kas mērķtiecīgi attīstās, piesaistot gan reģionālās izcelsmes eksporta kravas (apaļkoksne, koksnes šķelda, koksnes granulas, grants, kūdra u. c.), gan importa kravas Ziemeļkurzemes uzņēmumu vajadzībām (zāģbāļi, akmens šķembas, tehniskā sāls u. c.). Nelielu, bet vietējai ekonomikai nozīmīgu apjomu kravu sortimentā veido nozvejotās svaigās zivis.

4.8.2 Kravu apgrozījums un kravu struktūras analīze

Sākot ar 1996. gadu, kopējais kravu apgrozījums Mērsraga ostā ir pakāpeniski palielinājies. Mērsraga ostā 1999. gada novembrī tika realizēta ostas modernizācija un pirmajā no Latvijas mazajām ostām uzsākta „jūras” klases kuģu ar kravnesību līdz 5000 t, ledus klasi 1A (pēc Zviedrijas - Somijas ledus klases) un iegrimi līdz 5.7 m pieņemšana ostā. Laika periodā no 2007. gada līdz 2011. gadam izmantojot ERAF līdzfinansējumu ir realizēta kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija un kuģa ceļa padziļināšana līdz 8 metriem.

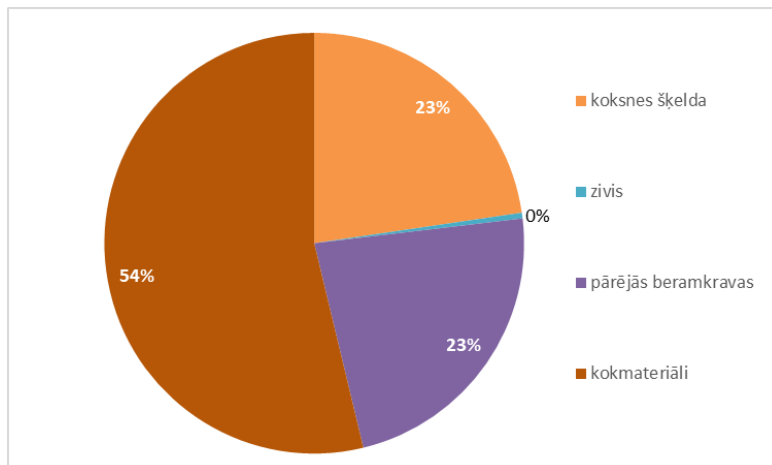
Mērsraga osta pateicoties vērienīgām publiskām (Valsts budžeta investīcijas 1998. gadā, ES fondi, ostas pārvalde) un privātām investīcijām transporta infrastruktūrā kopš 2000. gada ir līdere starp Kurzemes mazajām ostām kravu segmentā un kopš 2000. gada pārmaiņus dala otro un trešo vietu starp Latvijas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

Ilustrācija 4-10 Mērsraga ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam



Kravu pārvadājumu jomā Mērsraga osta ir Baltijas jūras reģionālo pārvadājumu osta ar dominējošu eksporta komponenti.

Ilustrācija 4-11 Mērsraga ostā
pārkrauto kravu struktūra 2024.
gadā



Kopējais kravu apgrozījums Mērsraga ostā 2024. gadā bija 687,3 tūkst. t, kas salīdzinājumā ar 2023. gadu ir kāpums par 23,6%.

Lielāko īpatsvaru kopējā kravu apgrozījumā veido kokmateriālu kravas (apaļkoks), tam seko koksnes šķelda un granulas. Lielākais eksporta kravu apjoms ir koksnes produkti (papīrmalka, kurināmā un celulozes šķelda, kurināmās briketes), kuri tiek nosūtīti uz Ziemeļvalstu celulozes ražošanas uzņēmumiem un termocentrālēm, kā arī kūdra uz Holandi pārstrādei substrātos.

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

Ostā ir izveidota infrastruktūra jahtu un mazizmēra atpūtas kuģu pieņemšanai un apkalpošanai.

4.8.3 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

Mērsraga ostā darbojas stividoru uzņēmumi SIA „Metsa Latvija”, SIA „Fineks MT”, SIA „Domshe Latvija”, SIA „Gamma Rent”, mazizmēra kuģu būves uzņēmums SIA “Invessel”²⁰, kā arī nelieli zvejniecības, zivju pirmapstrādes, nelielu kuģu būves un jahtu servisa uzņēmumi.

Vēsturiski svarīga Mērsraga ostas saimnieciskās nozares daļa bija zivju pārstrāde, kas šobrīd objektīvu apstākļu dēļ ir samazinājusies. Vienlaicīgi saskaņā ar 2024. gada 13. augusta (prot. Nr. 31 65. §) Ministru kabineta rīkojumu Nr. 664 “Par divu laukumu noteikšanu Baltijas jūras Rīgas līcī akvakultūras darbībai nepieciešamo iekārtu ierīkošanai un ekspluatācijai”²¹ ostā ir ļoti augsts potenciāls akvakultūras vajadzībām nepieciešamo servisa pakalpojumu nodrošināšanai un zivju produktu pārstrādei.

Ostā ir izveidota infrastruktūra jahtu un mazizmēra atpūtas kuģu pieņemšanai un apkalpošanai.

4.8.4 Perspektīvās teritorijas

Mērsraga ostā ir sekojošas potenciālas attīstības teritorijas ar attīstītu infrastruktūru:

²⁰ <https://invessel.lv/>

²¹ Par divu laukumu noteikšanu Baltijas jūras Rīgas līcī akvakultūras darbībai nepieciešamo iekārtu ierīkošanai un ekspluatācijai <https://likumi.lv/ta/id/354264-par-divu-laukumu-noteikšanu-baltijas-juras-rigas-lici-akvakulturas-darbibai-nepieciešamo-iekartu-ierikosanai-un-ekspluatacijai>

Tabula 4-8 Mērsraga perspektīvās teritorijas

	Teritorija	Apraksts
1.	Piestātne Nr. 1 – maks. kuģa garums 111 metri, maks. iegrime 3,0 metri	Vieta kuģu stāvēšanai ilgtermiņā. Nepieciešamības gadījumā, izmantojot ostas padziļināšanas tehniku, var pie piestātnes padziļināt līdz iegrimei 4,0 m. Ir nodrošināts elektrības pieslēgums un laukums 1,6 ha. Ir iespēja nepieciešamības gadījumā ātri uzbūvēt tenta angāru 40 m x 40 m.
2.	Piestātne Nr. 4 - maks. kuģa garums 114 metri, maks. iegrime 5,0 metri	Termināls ar laukumu 4 ha. Uz tā atrodas divi angāri ar kopējo platību 4000 m ² . Terminālam ir asfaltbetona segums 1,5 ha platībā. Terminālam ir elektrības pieslēgums, videonovērošanas kameras, apgaismojums. Termināls nav noslogots. 2025. gadā tiek plānots uzbūvēt krasta stiprinājumu, kas palielinās maks. iegrimi līdz 5,5 m – 6,0 m.
3.	Piestātne Nr. 6A - maks. kuģa garums 60 metri, maks iegrime 5,0 metri	Blakus esošais termināls neizmanto piestātņi 6A un minimāli - angāru 1600 m ² . Pie piestātnes ir nodrošināts apgaismojums, elektrības pieslēgums un dzeramais ūdens. Ikgadējo remonta padziļināšanas darbu laikā, izmantojot ostas pārvaldes padziļināšanas tehniku, var palielināt maks. iegrimi līdz 6,0 m.

Administratīvi teritoriālās reformas rezultātā prognozējama ciešāka sadarbība ar Rojas ostu ar augsti attīstītu ražošanas (t.i., zvejniecības, zivju apstrādes, kuģa remonta) komponenti un objektīvi ierobežotu kravu pārvadājumu komponenti. Administratīvi teritoriālās reformas kontekstā darbojoties viena novada abām ostām ir potenciāls veiksmīgai sadarbībai, izmantojot abu ostu stiprās puses.

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

Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar Valsts plānošanas reģionu administrāciju un ostas uzņēmumiem sekmīgi realizējusi Igaunijas - Latvijas Pārrobežu projektus (EST-LAT 55 “ESTLAT Harbours”) “Burāšanas infrastruktūras un jahtu ostu tīkla izveides uzlabošana Igaunijā un Latvijā” un (EST-LAT 177 EASTBALTIC HARBOURS) “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana”.

4.8.5 Nekustamais īpašums ostā

Mērsraga ostā zeme un iekšējo ūdeņu daļa ir valsts īpašums. Valsts zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā, un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā.

Mērsraga ostas pārvaldes īpašumā ir piestātnes Nr. 3, 6A, 6, 7, 9, ūdens ņemšanas vieta, slīps, Ziemeļu mols, Dienvidu mols, molu navigācijas zīmes, ostas vadlīnijas zīmes, remontdarbnīca, ostas pārvaldes ofisa māja, caurlaides māja ar papildu telpām, ostas apgaismojums, ostas videonovērošanas sistēma, ostas teritorijā izbūvētie asfaltbetona ceļi, angārs pie piestātnes Nr. 6, angārs pie piestātnes Nr. 9, asfalta betonētais laukums pie piestātnes Nr.7 un Nr. 6.

Privātajiem uzņēmumiem pieder bijušās zivju rūpnīcas ēkas un būves, uzbūvēti pieci jauni angāri kravu uzglabāšanai, izveidoti kravu laukumi, piestātnes Nr. 1a., 1., 4. un jahtu centra būves.

4.8.6 Inženiertehniskā infrastruktūra

Mērsraga teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t.i., ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijai, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām. Ostas teritorijā ir uzstādīti divi vēja ģeneratori ar kopējo jaudu 1 MW.

Datu pārraidei Mērsraga ostas teritorijā ir nodrošināts datu pārraides ātrums līdz 10 Mbit/s, perspektīvā paredzēta pieslēgšanās optiskajam kabelim ar apraides ātrumu līdz 100 Mbit/s.

Mērsraga teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi ar izaugsmes potenciālu.

Mērsraga ostai nav dzelzceļa pievadceļa un visi kravu pārvadājumi tiek nodrošināti pa autotransporta pievadceļiem.

4.8.7 Attīstības plāni

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

Darbības virzieni.

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

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

Mērsraga ostā ir noteikti šādi darbības virzieni attīstības mērķu sasniegšanai:

- radīt koordinētu un ilgtspējīgu ostas attīstības sistēmu, kas sekmēs ostas ilgtspējīgu un stabilu attīstību (moderna ostas drošības sistēma, loģistikas un ostas informācijas sistēmas, kuģu satiksmes vadības sistēma utt.);
- radīt ostas esošajiem un potenciālajiem klientiem pievilcīgu ostas infrastruktūru, rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus;
- nodrošināt drošu un efektīvu ostas darbību;
- radīt bāzi uzņēmējdarbības attīstībai Mērsraga ostas teritorijā;
- nodrošināt vides aizsardzības problēmu realizāciju un novērst ierobežojumus ostas ārējā kanālā līdz 2027. gadam;
- veidot virzību uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostas pietātnes elektrisko ceļamkrānu izmantošanai;
- iegādāties ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītas iekārtas un ostā izbūvēt attiecīgo infrastruktūru;
- attīstīt un modernizēt ostas koplietošanas infrastruktūru.
- atbalstīt un piedalīties ar ostas floti akvakultūras projekta realizācijā pie Mērsraga ostas un uzbūvēt zivju saldētavu ar kapacitāti 2000 t;

- atbalstīt kārtējā krasta vēja ģeneratora izbūvi ostas piekrastē ar ~700 kW jaudu, kā arī atbalstīt ostas uzņēmēju iespējamo dalību vēju parku apkalpošanā;
- dziļūdens piestātnes Nr. 8 izbūve ar jauniem kravu laukumiem 7 ha platībā.

Mērsraga ostas pārvalde līdz 2030. gadam paredz realizēt sekojošus projektus:

Tabula 4-9 Mērsraga ostas attīstības projekti

	Attīstības projekts	Apraksts
1.	Krasta vēja ģeneratoru izbūve	Krasta vēja ģeneratoru izbūve ar jaudu ~ 700 kW ar tiešo pieslēgumu pie jauniem komersantiem elektrības patērētājiem ostā. Kopējās projekta izmaksas ~ 1,7 milj. EUR. Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.
2.	Zvejas piestātnes Nr. 9 rekonstrukcija un krasta stiprinājums pie piestātnes Nr. 9	Aptuvenās projekta izmaksas ~ 1,9 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.
3.	Jaunas saldētavas izbūve	Jaunas saldētavas izbūve 1600- 1900 m ² platībā ar saldēšanas jaudu 2000 t. Aptuvenās izmaksas ~ 1,4 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.
	Iekšējā kanāla padziļināšana un piesārņotās vietas attīrīšana	Projekta izmaksas ~ 0,9 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde sadarbībā ar Valsts vides dienestu.
	Ostas ārējā kanāla kuģošanas drošības uzlabojumi	Triju akmens krāvumu izņemšana - aptuvenā platība ~ 7000 m ² - un dziļumu rezerves palielināšana sanesu akumulācijai atsevišķi pieejas kanāla zonai 60000 m ³ apjomam. Projekta izmaksas ~ 0,6 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES fondu līdzfinansējumu.
	Krasta stiprinājuma izbūve	Projekta izmaksas ~ 3,0 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES fondu līdzfinansējumu.
	Dažādi citi ostas infrastruktūras uzlabojumi	Bilžudeņu attīrīšanas iekārta, ceļi, drošības aprīkojums, utt., aptuvenās izmaksas ~ 0,4 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES fondu līdzfinansējumu.
	Jahtu novietošanas infrastruktūras izbūve	~ 1,4 milj. EUR. Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.
	Jaunu kravu laukumu izveidošana	12 ha platībā strīdus teritorijā pēc saskaņošanas ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Projektu plānots realizēt ar ostas pārvaldes un privātiem resursiem.

Virzība uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostas piestātnes un elektrisko ostas celtnu iegāde	Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.
Dziļūdens piestātnes Nr. 8 izbūve ar jauniem kravu laukumiem	7 ha platībā. Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti.

- ostas pārvaldes līdzekļi;
- kredīta resursi;
- valsts budžets;
- ES fondi.

Ostas attīstībai būtiski svarīgie reģionālās nozīmes projekti.

1. „Stende 2” dzelzceļa stacijas būvniecība, paplašināta dzelzceļa stacija, sliežu ceļš: 3800 m, kravas laukumi rampas: 500 m un nojumes izbūve. Plānotās izmaksas: 8,7 milj. EUR. Plānotie finanšu avoti: reģiona uzņēmumu resursi.
2. Loģistikas centra izveide „Stende 2” stacijas teritorijā, komercsabiedrības, izmaksas tiks precizētas.
3. Otrās šķiras autoceļa „Stende – Lauciene – Mērsrags” (V1401) pilna rekonstrukcija, atjaunojot bojāto cieta segumu; ceļa posma Lauciene – Mērsrags noklāšana ar cieta segumu: rekonstruēts autoceļš. Kopējais garums ~ 47,2 km. Plānotās izmaksas: nav identificētas. Plānotais finanšu avots: ES fondi, valsts budžets.

4.9 Jūrmalas osta

4.9.1 Tehniskie parametri

Jūrmalas ostas pamatdarbība saistīta ar jahtu, mazizmēra kuģu un citu peldlīdzekļu apkalpošanu un tā funkcionē kā jahtu osta. Kravas Jūrmalas ostā netiek pārkrautas.

Katru gadu kuģu kanāla parametri nedaudz mainās atkarībā no dziļumu mērījumiem, tomēr ikgadējie kuģu kanāla remontdarbi tiek plānoti ar aprēķinu, lai Lielupē varētu ienākt Baltijas jūrā burājošās vidējā un mazā izmēra jahtas pie šādiem parametriem:

- kuģu kanāla garantētais dziļums pēc padziļināšanas - vismaz 2,5 metri;
- kuģu kanāla platums pēc padziļināšanas - vismaz 30 m.;
- kuģu kanāla garumam pēc padziļināšanas - līdz 535 m.

Tabula 4-10 Jūrmalas ostas tehniskie parametri

Ostas platība		Tehniskie parametri	
	1068 ha		
Zemes platība	94 ha	Piestātņu skaits	12
Iekšējie ūdeņi	438 ha	Maks. dziļums	3,5 m
Brīvā teritorija	3,0 ha	Maks. kuģa garums	45

Maks. kuģa platums	15 m
Maks. iegrime	2,3 m

Jūrmalas ostas pastāvēšanai un pilnvērtīgai darbībai prioritāras ir Lielupes grīvas kuģošanas iespējas. Jūrmalas osta ikgadēji organizē Lielupes grīvas kuģu kanāla padziļināšanas un uzturēšanas darbus, kas tiek veikti atbilstoši pašvaldības piešķirtā finansējuma apjomam.

Jūrmalas ostā ir pieejamas ūdens un zemes teritorijas iznomāšanai. Saistībā ar piestātnes nomu ir nodrošināta iespēja pietauvot kuģošanas līdzekļus un saņemt apgādes un atkritumu savākšanas pakalpojumus.

Ostas pārvaldes apkalpo trīs piestātnes, no kurām divas ir publiski pieejamas:

- piestātnē Jūrmalā, Rīgas ielā 2 piestāj ūdenstransports, kas nodrošina ūdens satiksmi no Rīgas uz Jūrmalu. 2022. un 2023. gadā tika noslēgti 2 līgumi ar pakalpojumu sniedzējiem par piestātnes īstermiņa nomu pasažieru pārvadāšanas vajadzībām;
- piestātne Jūrmalā, Oskara Kalpaka prospekta galā ikgadēji tiek apsekota un - nepieciešamības gadījumā - tiek veikti tehniskie uzlabojumi.

Jūrmalas ostas teritorijā Jūrmalā, Tīklu ielā 10 un 17 ir izveidota jahtu osta “Piestātne Jūrmala”, kurā uzstādītas peldošās piestātnes (6 peldoši pontoni 30, 60 un 80 metru garumā un 3 m platumā), ar 8 servisa punktiem, kas aprīkoti ar elektrības un ūdens pieslēgumiem peldlīdzekļu vajadzībām, un 4 glābšanas posteņiem, un trepēm izkāpšanai no ūdens. Papildus peldošiem pontoniem uzstādītas tauvošanās laipas, kas kopumā palielina piestātnes vietas kapacitāti līdz 120 peldlīdzekļiem. Paplašināts piestātnes “Jūrmala” pieejamo pakalpojumu klāsts, drošības nolūkos teritorija aprīkota ar videonovērošanas sistēmu. Ziemas sezonā klientiem ir iespēja novietot savus kuģošanas līdzekļus stāvēšanai uz sauszemes. Teritorija ir aprīkota ar videosistēmu.

Lai spētu pilnvērtīgi uzņemt viesus, piestātnē “Jūrmala” klientiem tiek nodrošināts plašs pakalpojumu klāsts: elektrības un ūdens pieslēgumi, administrācijas centra telpu un labierīcību izmantošana, dušas, veļas mazgājamās mašīnas un žāvējamās mašīnas izmantošana, sanitārā pontona izmantošana, slīpa izmantošana, teritorijas apgaismojums, videonovērošana, automašīnas un ūdenstransporta stāvvietas, atkritumu apsaimniekošana.

No 2022. gada Jūrmalas burāšanas un airēšanas sporta skola uzsāka izmantot Jūrmalas ostas pārvaldes teritoriju Tīklu ielā 17, Jūrmalā, mācību procesa organizēšanai.

4.9.2 Perspektīvās teritorijas

Zemesgabals Tīklu ielā 10 ir potenciāli attīstāmā teritorija, kur iespējams realizēt saimniecisko darbību atbilstoši pilsētas attīstības plānojumā noteiktajam izmantošanas mērķim – jahtu ostas apbūves teritorijas izveidei, attīstīt atlikušo teritoriju ostas vajadzībām.

4.9.3 Nekustamais īpašums ostā

Ostas zeme un iekšējo ūdeņu daļa (akvatorijs) ir valsts īpašums. Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 4. pantu valsts zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā.

Ostas teritorijas robežojas un tās tuvumā atrodas šādas dabas aizsargājamās teritorijas – dabas parks „Piejūra”, dabas parks „Ragakāpa”, dabas liegums „Lielupes grīvas pļavas”, „Baltā kāpa” un dabas liegums „Darmšates priežu audze”.

4.9.4 Inženiertehniskā infrastruktūra

Jūrmalas ostas teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t.i., ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijai, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām.

Datu pārraidei Jūrmalas un ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās optiskajam kabelim 100 Mbit/s.

Jūrmalas teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi ar izaugsmes potenciālu.

4.9.5 Attīstības plāni

Jūrmalas ostas pārvalde 2027. gadam paredz realizēt sekojošus projektus:

Tabula 4-11 Jūrmalas ostas attīstības plāni

	Attīstības projekts	Apraksts
1.	Ostas kopējo hidrotehnisko būvju un kuģošanas drošības paaugstināšana	Paredzēts izvērtēt potenciālās hidrotehniskās būves izbūves iespējas, kas būtiski samazinātu kuģu kanāla Lielupes grīvā sanesumu veidošanos, krasta erozijas un plūdu riskus, kā arī nodrošinātu navigācijas aprīkojuma uzstādīšanu drošai kuģošanai.
2.	Piestātņu būvniecība un rekonstrukcija	Paredzēta piemērotu piestātņu izbūve, tai skaitā nostiprinot un sagatavojot krastus, jahtu ostu saistīto pakalpojumu un jauniešu burāšanas aktivitātes attīstīšanai.
3.	Sauszemes infrastruktūras attīstība	Paredzēta Jūrmalas ostas sauszemes infrastruktūras attīstība, pilnveidojot Jūrmalas ostas infrastruktūru pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai un ostmalas teritorijas labiekārtojumam.
4.	Upju transporta infrastruktūras attīstība	Paredzēta upju transporta infrastruktūras (pasažieru kuģīšu piestātnes) pasažieru pārvadājumiem un tūrisma aktivitātēm izveidošana.
5.	Tūrisma pakalpojumu attīstība	Paredzēta maksšķerēšanas, ūdenssporta, tūrisma un aktīvās atpūtas pakalpojumu attīstība.
6.	Zvejnieku infrastruktūras attīstība	Paredzēta piekrastes zvejniecības infrastruktūras attīstība.
7.	Atpazīstamības veicināšana un uzņēmēju piesaiste	Aktīvi iesaistoties un līdzdarbojoties starptautiskajās nozares organizācijās, īstenojot publicitātes pasākumus.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti:

- ostas pārvaldes resursi;
- pašvaldības dotācija saskaņā ar LR “Ostu likuma”²² 12. panta 7.punktu;
- kredīta resursi;
- valsts budžets;
- ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda resursi;
- ostas uzņēmumu resursi.

4.10 Engures osta

4.10.1 Tehniskie parametri

Engure ir zvejas un jahtu osta, kura nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti un objektīvi nav pamata prognozēt aktīvu starptautisko kravu apstrādi ierobežotās teritorijas dēļ.

Tabula 4-12 Engures ostas tehniskie parametri

Ostas platība	18 ha	Tehniskie parametri	
Zemes platība	6 ha	Piestātņu skaits	4
Iekšējie ūdeņi	12 ha	Maks. dziļums	3,5 m
Brīvā teritorija	1,7 ha	Maks. kuģa garums	25
		Maks. kuģa platums	5 m
		Maks. iegrimē	2,5 m
		Maks. DWT	200 DWT

Vienlaicīgi Tukuma novads, kurā atrodas Engures osta, ir viens no piejūras reģioniem, kur zivju pārstrādes uzņēmumu koncentrācija ir viena no augstākajām valstī un tas nodrošina pastāvīgas darbavietas novada un tuvējo pilsētu un ciematu, t.sk. Jūrmalas, Talsu un Mērsraga, iedzīvotājiem. Šo uzņēmumu veiksmīga darbība ir ļoti nozīmīga visas valsts mērogā, jo lielākā daļa produkcijas tiek eksportēta uz ārvalstīm.

Engures ostas pārvalde sadarbībā ar Valsts plānošanas reģionu administrācijām Igaunijas - Latvijas Pārrobežu projektu (EST-LAT 55 “ESTLAT Harbours”) “Burāšanas infrastruktūras un jahtu ostu tīkla izveides uzlabošana Igaunijā un Latvijā “ un (EST-LAT 177 EASTBALTIC HARBOURS) “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana” ietvaros ir atjaunojusi Engures jahtu ostu, t.sk.: piestātnes, slīpa, krasta nostiprinājuma, servisa ēkas un papildus 0.4 KV elektrības līnijas izbūvi, kuģu ceļa dziļuma līdz 3.5 m atjaunošanu, peldošo piestātņu, navigācijas zīmju uzstādīšanu, degvielas iekārtas jahtām un kuteriem uzstādīšanu, ostas vadlīnijas zīmju rekonstrukciju.

4.10.2 Nekustamais īpašums ostā

Engures ostas zeme un iekšējo ūdeņu daļa (akvatorijs) ir pašvaldības īpašums. Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 4. pantu pašvaldības zeme un akvatorija ir ostas pārvaldes valdījumā un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā. Kopējās hidrotehniskās būves - Ziemeļu un Dienvidu mols

²² Ostu likums <https://likumi.lv/ta/id/57435-ostu-likums>

- ir fiziskas personas īpašums. Piestātnes Nr. 1, Nr. 3 un 3A ir fiziskas personas īpašums. Piestātnes Nr. 2 un Nr. 4 (peldošās) ir ostas pārvaldes īpašums.

4.10.3 Inženiertehniskā infrastruktūra

Engures teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t.i., ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijai, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām.

Datu pārraidei Engures ciemata teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās optiskajam kabelim 100 Mbit/s.

Engures teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi.

4.10.4 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

Engures ostas teritorijā vēsturiski darbojas zivju apstrādes uzņēmums SIA “Unda”²³, kura produkcija tiek eksportēta uz Eiropas Savienības valstīm un ASV. Ostas teritorijā sekmīgi darbojas okeāna katamarānu ražotne „O Yachts, kas ir unikāla visas valsts mērogā un kurā uzbūvētais katamarāns 2021. gadā ir atzīts par “Gada katamarānu” pasaulē nominācijā virs 55 pēdām²⁴.

4.10.5 Attīstības plāni

Mērķis - Engures osta - reģionālās ekonomikas un sociālās aktivitātes centrs, kurš nodrošina harmonisku piekrastes reģiona attīstību.

Darbības virzieni.

1. Nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas.
2. Integrēt Engures ostas pārvaldes attīstības projektus ar Tukuma novada un ostas uzņēmumu attīstības projektiem.
3. Radīt labvēlīgus apstākļus zivju pārstrādes, zvejniecības, jahtu servisa, jahtu būves uzņēmumiem un augstas pievienotās vērtības ražotnēm.

Engures ostas pārvalde laikā līdz 2027. gadam paredz realizēt sekojošus projektus:

Tabula 4-13 Engures ostas attīstības plāni

	Projekts
1.	Engures ostas kopējo hidrotehnisko būvju (Ziemeļu mola) rekonstrukcijas 1. kārtā 1,2 milj. EUR, t.sk.:
	piestātnes piekrastes zvejnieku vajadzībām izbūve (110 m) 3,5 milj. EUR;
	zvejas kuģu piestātnes rekonstrukcija un modernizācija 0,3 milj. EUR;
	akvatorija padziļināšana pie piestātnes piekrastes zvejnieku vajadzībām 0,2 milj. EUR.
2.	Infrastruktūras jahtu pieņemšanai attīstības turpināšana (t.s. papildus peldošo piestātņu uzstādīšana).

²³ <https://www.diplomats.fish.lv/>

²⁴ <https://www.o-yachts.com/>

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti:

- ostas pārvaldes resursi;
- pašvaldības dotācija saskaņā ar LR “Ostu likuma”²⁵ 12. panta 7.punktu;
- kredīta resursi;
- valsts budžets;
- ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda resursi;
- ostas uzņēmumu un kopējo hidrotehnisko būvju īpašnieku resursi.

4.11 Pāvilostas osta

4.11.1 Tehniskie parametri

Pāvilostas ostas pamatdarbība (līdzīgi kā Jūrmalas un Engures ostās) saistīta ar jahtu, mazizmēra kuģu un citu peldlīdzekļu apkalpošanu un tā funkcionē kā jahtu osta. Kravas Pāvilostas ostā netiek pārkrautas.

Tabula 4-14 Pāvilostas ostas tehniskie parametri

Ostas platība	17 ha	Tehniskie parametri	
Zemes platība	12 ha	Piestātņu skaits	8
Iekšējie ūdeņi	5 ha	Maks. dziļums	3,5 m
Brīvā teritorija	3,8 ha	Maks. kuģa garums	70
		Maks. kuģa platums	10 m
		Maks. iegrime	2,5 m
		Maks. DWT	1000 DWT

4.11.2 Nekustamais īpašums ostā

Pāvilostas ostā zeme un iekšējo ūdeņu daļa ir valsts īpašums. Valsts zeme un akvatorija saskaņā ar LR “Ostu likumu” ir ostas pārvaldes valdījumā, un ostas pārvalde rīkojās zemes īpašnieka vārdā.

4.11.3 Inženiertehniskā infrastruktūra

Esošie moli izbūvēti laikā no 1890. līdz 1895. gadam un to garums bija 90 m. Pirmās Latvijas Republikas laikā no 1923. līdz 1929. gadam osta tika rekonstruēta - pagarināti moli un padziļināts ostas akvatorijs.

2010. gadā tika pilnībā rekonstruēti Pāvilostas ostas moli, atjaunotas vēsturiskās bākas molu galos un veikti ostas akvatorija padziļināšanas darbi līdz 4,5 metru dziļumam.

No 2016. gada līdz 2018. gadam ES Jūrniecības un zvejniecības fonda līdzfinansējumu tika veikti vērienīgi molu pagarināšanas darbi, kā rezultātā Dienvidu mols ir pagarināts par 150 m un Ziemeļu mols par 90 m.

Zvejas piestātņu kopējais garums Pāvilostas ostā ir ap 400 m, dziļums 2,5 – 3,5m. Maksimāli atļautais kuģu garums - 70 m. Visas piestātnes ir apgādātas ar ūdeni un elektroenerģiju. Pie piestātnes ir 1,2 ha liels laukums kravu glabāšanai. Ostas teritorijā ir slēgtas noliktavas. Zivju saldētava ar jaudu 90 tonnas diennaktī. Pie SIA “Nord star fisher” piestātnes zvejas kuģiem ir

²⁵ Ostu likums <https://likumi.lv/ta/id/57435-ostu-likums>

iespējams saņemt ledu, veikt nozvejoto zivju transportēšanas un uzglabāšanas izotermisko konteineru apmaiņu.

Jahtu osta izveidota 2001. gadā, kad PHARE pārrobežu programmas ietvaros tiks padziļināta piestātnes vieta, uzstādītas peldošās piestātnes un konteiners ar sanitāro mezglu.

Sadarbībā ar biedrību „Latvijas zvejas produktu ražotāju grupa” ir izbūvēta jauna, moderna 90 m gara multifunkcionāla piestātne - pamatā „Baltikas” tipa zvejas kuģiem, kur iespējams pie piestātnes piebraukt ar kravas mašīnām.

Ir rekonstruēta un labiekārtota Sakas labā krasta viesjahtu piestātnes servisa ēka, un piesaistīti vairāki investori laivu ražošanas un jahtu servisa uzņēmumiem. Kopumā Pāvilostas ostā vienlaikus var atrasties līdz 60 jahtām.

2021. gadā projekta “Austrumbaltijas piekrastes ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana” ESTLAT177 ietvaros uzstādīta jauna viesjahtu piestātne Dzintaru ielā 2C, kas ļauj pietaukoties 19 viesjahtām, un tika labiekārtots ostas laukums.

2023. gadā projekta “Austrumbaltijas piekrastes ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana” ESTLAT177 ietvaros Dzintaru ielā 2E uzstādīta betona peldošā piestātne, kurā ir 12 vietas jahtām un citiem kuģošanas līdzekļiem, kas garāki par 6 m.

Ceļotājiem pieejami tādi servisa pakalpojumi kā WC, dušas, veļas mazgātava un žāvētava, WiFi.

Pāvilostas ostā pieejami 3 slipi: viens - „Baltika” tipa kuģu izcelšanai no ūdens, otrs - „Pavilosta Marina” jahtu piestātnē 6 m plats slīps, trešais - viesu jahtu ostas teritorijā.

Piekrastes zvejnieku biedrību “Latvijas zvejas produktu ražošanas grupa” Pāvilostas ostas teritorijā ar ES Jūrniecības un zvejniecības fonda līdzfinansējumu realizējusi sekojošus projektus: piestātnes rekonstrukciju un zivju pirmapstrādei nepieciešamo iekārtu un aprīkojuma iegāde, ledus ģeneratora uzstādīšana, jauna amonjaka iztvaikošanas kondensatora uzstādīšana zivju atvēršanas un uzglabāšanas kamerām, katla karstā ūdens sagatavošanai konteineru un kastu mazgāšanai uzstādīšana, rūpniecisko notekūdeņu attīrīšanas iekārtu uzstādīšana.

Pāvilostas teritorijā ir potenciāli pieejama labiekārtota teritorija 1,2 ha ar piestātņi, kuģu pacelšanas slīpu un kuģu remonta darbnīcām.

Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV apakšstacijai, kas nodrošina esošo pieprasījumu ar izaugsmes iespējām.

Datu pārraidei Pāvilostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās optiskajam kabelim 100 Mbit/s.

Pāvilostas teritorijā ir attīstīti viesnīcu, viesu namu un vasaras periodā sabiedriskās ēdināšanas pakalpojumi.

4.11.4 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

Pāvilostas osta tiek izmantota tikai zvejniecības kuģu un jahtu vajadzībām. Pāvilostas ostas kravu apgrozījumu veido svaigi Baltijas jūrā nozvejoto zivju izkraušana.

Uzņēmums SIA “Nord star fisher” izbūvējis zivju atvēršanas piekrastes zvejnieku vajadzībām. Ēkā atrodas ledus ģenerators, zivju uzglabāšanas telpas, ģērbtuve, atpūtas telpa u. c. Paplašināta zvejas piestātnes piebrauktuve, veikta piestātnes kordona nostiprināšana un izbūvēts autoceltna atbalsta laukums. Pāvilostas ostā izkrauto zivju apjoms salīdzinoši ar citām ostām ir zems, kas izskaidrojams ar kopējās nozvejas kvotas samazināšanos Baltijas jūrā Latvijai kopumā.

Pāvilostas ostas teritorijā darbojas SIA “Boat Park”, kura darbības virziens ir laivu, jahtu un citu kuģojamo līdzekļu remontdarbi. Darbojas apsildāms servisa angārs ar modernu aprīkojumu un tehniku, kas Pāvilostas ostā dod iespēju veikt laivu un jahtu remontdarbus visu gadu, un ziemas sezonā iespējams uzglabāt līdz pat 40 jahtām.

2020. gadā Pāvilostas ostas INTERREG projekta ietvaros SIA “Boat park” teritorijā tika uzstādīts stacionārais ceļamkrāns laivu izcelšanai.

SIA “AK Pāvilosta Marina” izveidojusi atpūtas kompleksu ar jahtu piestātnēm, kur iespējas pietaukoties no 20 līdz 25 jahtām, atkarībā no to garumiem. Kopējais jahtu piestātņu garums ir ap 150 m.

Pāvilostas ostas teritorijā atrodas SIA “AK Pāvilosta Marina”, degvielas uzpildes stacija, kur degvielu var uzpildīt gan jahtas, gan zvejas kuģi.

SIA “AK Pāvilosta Marina” ir pieejams arī nožogots laukums jahtu un motorlaivu novietošanai ziemas periodā, kur iespējams uzglabāt 40 – 50 jahtas.

4.11.5 Attīstības plāni

Pāvilostas ostas mērķis – attīstīta osta zivsaimniecībai, jahtu tūrismam un investīciju piesaistei jaunu darba vietu radīšanai Pāvilostas pilsētas un novada iedzīvotājiem.

Darbības virzieni.

1. Nodrošināt drošu navigāciju visu gadu, lai saglabātu un attīstītu zvejas kuģu aktivitātes ostā, palielinātu ostā bāzēto zvejas kuģu skaitu.
2. Attīstīt zvejniecības infrastruktūru.
3. Attīstīt jahtu piestātņu infrastruktūru, lai nodrošinātu viesjahtu pieņemšanu, jahtu ziemošanas un remonta pakalpojumi sniegšanu.

Pāvilostas pārvalde ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu līdz 2027. gadam paredz realizēt sekojošus projektus 680 000 EUR apmērā:

Tabula 4-15 Pāvilostas attīstības plāni

	Attīstības projekts	Apraksts
1.	Ostas kopējās infrastruktūras uzlabošana	Tauvošanās joslu tehniskā uzlabošana.
2.	Kuģošanas drošības paaugstināšana	Navigācijas gaismu modernizācija, mola gaismu, vadlīniju un pieņemšanas bojas modernizācija.
3.	Ārējā infrastruktūra	Pievedceļu ostai sakārtošana.
4.	Zvejnieku infrastruktūras uzlabojumi	Zvejas rīku glabāšanas novietnes izbūve.

Indikatīvie attīstības projektu finanšu avoti:

- ostas pārvaldes resursi;
- pašvaldības dotācija saskaņā ar LR “Ostu likuma”²⁶ 12. panta 7.punktu;
- kredīta resursi;

²⁶ Ostu likums <https://likumi.lv/ta/id/57435-ostu-likums>

- valsts budžets;
- ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda resursi;
- ostas uzņēmumu resursi.

4.12 Vēsturiskās jeb potenciāli atjaunojamās un pielāgojamās zvejas kuģu piestātnes

4.12.1 Papes osta

Rucavas novada Pape pagājušā gadsimta 30. gados bija lielākais zvejniekciems Kurzemes rietumu piekrastē, kur darbojusies viena no pirmajām mazajām ostām Latvijā. Papes ostu uzbūvēja no 1923. līdz 1936. gadam. To izmantoja zvejnieki un piekrastes līnijas kuģīši, bet ostas attīstību bremsēja finanšu trūkums. Pēc II Pasaules kara ostas teritorijā tika ierīkots zvejnieku kolhozs “Boļševiks”, bet pēc vētras postījumiem 1972. gadā osta tika slēgta. Par to, ka Papē bijusi osta, šobrīd liecina pagājušā gadsimta 30. gados būvētie moli. To uzdevums bijis aizsargāt Papes ezera kanālu no smilšu sanesumiem, lai tajā varētu ieiet zvejas laivas un mazizmēra zvejas kuģi. Papes ostas bāka ir vienīgā ostas inženierbūve, kas pilda savas funkcijas atbilstoši navigācijas prasībām.

2017. gadā tika izstrādāta ostas attīstības koncepcija turpmākajiem divdesmit gadiem.

Saskaņā ar teritorijas plānojumu, atjaunojamās Papes ostas kopējā platība ir 14,95 ha, t.sk.:

- 1) sauszeme – 13,94 ha;
- 2) iekšzemes ūdeņi – 1,00 ha;
- 3) Baltijas jūras akvatorija – 0,01 ha.

Sauszemes daļa ir pašvaldības, privātu un juridisku personu īpašums.

Atbilstoši LR likuma “Par ostām” 2. pantam: “Osta ir ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģu ceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai. Ostas izmantošanu aizsardzības vajadzībām reglamentē Ministru kabineta noteikumi un attiecīgās ostas noteikumi”.

Rucavas novada (šobrīd Rucavas pagasta) ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2013. - 2038. gadam²⁷ ir plānota Papes centrālās daļas attīstība kontekstā ar Papes ostas attīstību. Teritorijas turpmākais telpiskais risinājums izstrādājams detālplānojuma ietvaros, un Papes ostas statusa nostiprināšanai jāveic ostas robežu apstiprināšana normatīvo aktu noteiktajā kārtībā. Perspektīvās ostas robežas nostiprinātas Ministru Kabineta 2011. gada 20. septembra noteikumos Nr.706 “Dabas parka “Pape”²⁸ individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”. Visi pieguļošie navigācijas kanāla zemes īpašumi atrodas “Dabas parka “Pape” teritorijā.

Saskaņā ar ostas attīstības koncepciju sagatavoti divi Papes ostas attīstības varianti: variants A ar kopējām izmaksām 11,478 milj. EUR un variants B – 18,197 milj. EUR. Abos variantos ir

²⁷ RUCAVAS NOVADA ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA
2012.

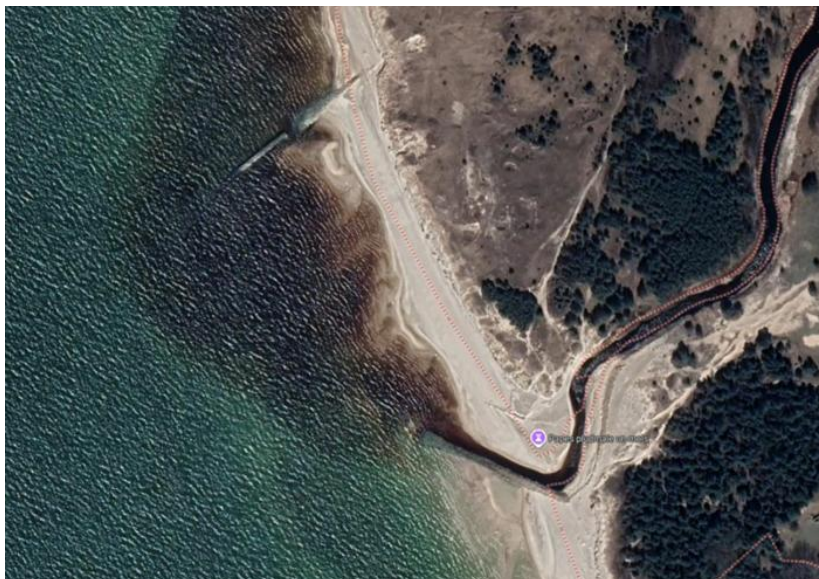
http://www.rucava.lv/mda/fmg/Att%C4%ABst%C4%ABbas%20programma/Rucava_AP_pasreiz_situacija_final.pdf

²⁸ Dabas parka "Pape" individuālie aizsardzības un izmantošanas noteikumi <https://likumi.lv/ta/id/236676-dabas-parka-pape-individualie-aizsardzibas-un-izmantosanas-noteikumi>

uzrādītas indikatīvās darbu komponentes, kas varētu tikt veiktas, lai realizētu konkrētos variantus. Būvdarbu komponentes var tikt precizētas būvprojekta izstrādes gaitā.

Ilustrācija 4-12. Papes ostas vietas ortofoto, 2024. gads

Datu avots: google.lv/maps



4.12.2 Kolka laivu steķis

Kolka ostas potenciālā vieta ir Baltijas jūras Rīgas līča ziemeļrietumu pusē pie 1990. gadā uzbūvētas zvejas kuģu izkraušanas piestātnes. Piestātne ir oficiāla zivju izkraušanas vieta saskaņā ar „Noteikumi par rūpniecisko zveju teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskās zonas ūdeņos”²⁹.

Veicot atbilstošas investīcijas, Kolka zvejas kuģu izkraušanas piestātne varētu nodrošināt CTV kuģu apkalpošanu vai noteiktos apstākļos tiktu izmantota kā rezerves vai „patvēruma osta” (personāla evakuācijai, kuģu bojājumu gadījumā, materiālu piegādei, neparedzētu vētru vai ledus apstākļu dēļ).

Ilustrācija 4-13. Kolka laivu steķa vietas ortofoto, 2024. gads

Datu avots: google.lv/maps



²⁹ Noteikumi par rūpniecisko zveju teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskās zonas ūdeņos
<https://likumi.lv/ta/id/156709-noteikumi-par-rupniecisko-zveju-teritorialajos-udenos-un-ekonomiskas-zonas-udenos>

4.12.3 Jaunu ostu veidošanas iespējas

Saskaņā ar LR “Ostu likumu” 2. panta 1. punktu jaunu ostu var izveidot praktiski jebkurā vietā, kur tās izveidei ir objektīvs tehniski ekonomiskais pamatojums un nav šķēršļi no valsts un vides aizsardzības vai nepastāv civiltiesiski ierobežojumi.

LR “Ostu likuma” 2. panta 1.punkts

„Osta ir ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģu ceļus ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai.”

1. Ostas robežu noteikšana.

Ostu likuma pants” 3. pants

“Ostas robežas, iekļaujot tajās teritorijas, kuras, ņemot vērā ģeogrāfisko stāvokli, varētu izmantot ostas perspektīvai attīstībai, tai skaitā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma joslas platības, nosaka Ministru kabinets pēc Satiksmes ministrijas attiecīgās pašvaldības, ostas pārvaldes un valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ieteikuma.”

(11.05.2000. likuma redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar 10.02.2022. likumu, kas stājas spēkā 27.04.2022.)

LR “Ostu likuma” 4. panta 1. punkts

“Ostas teritorijas sauszemes daļa (turpmāk — ostas zeme) var būt valsts, pašvaldības vai citas juridiskās vai fiziskās personas īpašums.”

Ostas robežu noteikšana ir neatņemama jaunas ostas izveides sastāvdaļa, jo juridiski apstiprinātas ostas robežas dod tiesības veikt darbus Krasta kāpu aizsargjoslā un publiskajos ūdeņos (valsts un pašvaldības).

2. Latvijā šobrīd nav privātu ostu, bet LR “Ostu likuma” 7. panta 4. punkts paredz arī privātu ostu veidošanu.

“Privātajās ostās pārvaldes kārtību nosaka ostas īpašnieks, bet kuģošanas drošība tiek nodrošināta šā likuma piektajā nodaļā noteiktajā kārtībā.”

3. Saskaņā ar LR “Ostu likuma” 7. panta 3. punktu visas Latvijas ostas darbojas kā tā sauktais “zemes īpašnieka” (*landlord*) modeļa ostas, kas praktiski uzskatāms par vienkāršotu PPP modeli.

4. Vienlaicīgi saskaņā ar LR “Ostu likuma” 26. panta 7. punktu *(10.02.2022. likuma redakcijā, kas stājas spēkā 27.04.2022.)* mazo ostas pārvaldīšanai pašvaldība var izveidot kapitālsabiedrību, kas neizslēdz nākotnē privāto investoru iesaisti ostas pārvaldībā, kļūstot par ostas līdzīpašniekiem proporcionāli ieguldījumiem ostas attīstībā. Līdzīgi mazo ostu attīstības modeļi ir plaši pielietoti Zviedrijas mazajās ostās.

“Mazās ostas pārvaldīšanai pašvaldība var izveidot kapitālsabiedrību, kuras ostas pārvalde darbojas Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā un šajā likumā noteiktajā kārtībā.”

Ņemot vērā jaunās likuma izmaiņas, šobrīd neviena Latvijas mazā osta nav transformēta par pašvaldības kapitālsabiedrību, vienlaikus notiek diskusija un veikta analīze par iespējamu pāreju uz pašvaldības kapitālsabiedrības pārvaldības modeli, lai nākotnē piesaistītu privātos investorus ambiciozu projektu (t.s. atkrastes vēja parku apkalpošanas bāzu izveides) realizācijai.

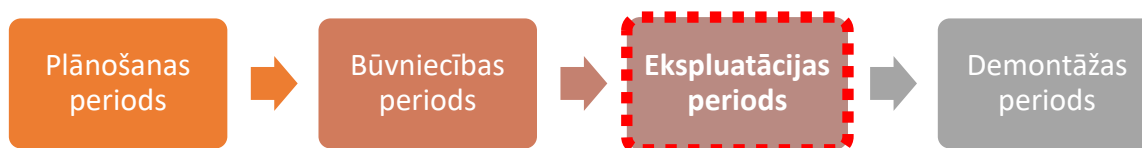
5 Mazo ostu iespēju novērtējums atkrastes vēja parku apkalpošanā

5.1 Sagaidāmais pieprasījums pēc ostas pakalpojumiem

5.1.1 Vēja parku dzīves cikls

Atkrastes vēja parku attīstības projektu realizācija un ekspluatācija ir iedalāma četros posmos. (Ilustrācija 5-1).

Ilustrācija 5-1. Vēja parku attīstības cikls



Periodus raksturo sekojošas aktivitātes:

- Plānošanas periods

Plānošanas periodā tiek veikti izpētes un projektēšanas darbi, attiecīgi šajā posmā ostas pamatā izmanto dažādi izpētes kuģi un to bāzes vietu parasti nosaka attālumš līdz perspektīvajam atkrastes vēja parkam. Plānošanas perioda vidējais ilgums ir 4 līdz 6 gadi;

- Būvniecības periods

Būvniecības periodā tiek montētas un uzstādītas vēja turbīnas, kā arī veikta kabeļu izbūve jūrā un to savienošana ar krasta infrastruktūru. Būvniecības periodā pamatā tiek izmantotas speciālas atkrastes vēja parku Būvniecības ostas vai termināli. Vienlaikus ņemot vērā, ka būvniecības periodā ir nepieciešama liela skaita mazāka izmēra komponentu piegāde, jau šajā periodā ir nepieciešams izmantot perspektīvās Operacionālās un apkalpošanas bāzes ostas. Būvniecības perioda vidējais ilgums ir 2 līdz 4 gadi;

- Ekspluatācijas periods

Ekspluatācijas periodā atkrastes vēja parku uzraudzība un tehniskā apkalpošana tiek nodrošināta no Operacionālām un apkalpošanas bāzes ostām. Ekspluatācijas perioda ilgums ir 30 gadi ar iespējamu 5 gadu pagarinājumu;

- Demontāžas periods

Demontāžas periods satur vēja turbīnu demontāžu, nomaiņu un pārstrādi. Demontāžas perioda ilgums un ostu izmantošana atbilst Būvniecības periodam.

atvijas mazajām ostām objektīvi vislielākais potenciāls ir atkrastes vēja parku apkalpošanai *Ekspluatācijas periodā*.

5.1.2 Vēja parku apkalpošanas režīms *Ekspluatācijas periodā*

Saskaņā ar intervijām ar potenciālajiem atkrastes vēja parku attīstītājiem un operatoriem parasti tiek izmantoti divi atkrastes vēja parku apkalpošanas modeļi (Ilustrācija 5-2):

- apkalpošana ar tehniskā personāla transportēšanas kuģiem (CTV);
- apkalpošana ar operacionālajiem tehniskās apkalpošanas kuģiem (SOV).

Ilustrācija 5-2. Atkrastes vēja parku apkalpošanas kuģi

CTV modelis	SOV modelis
https://www.damen.com/vessels/offshore/fast-crew-suppliers/fast-crew-supplier-3210-hybrid	https://www.damen.com/vessels/offshore/service-operation-vessels/sov-6017-walk-to-work-vessel
	
Iegride 2,5-3,5 metri Garums 25 - 30 metri Vidējais ātrums 15 – 25 mezgli Darbinieku skaits: vidēji 12 līdz 15 tehniķi+ 3 līdz 4 kuga komanda Vidējā diennakts frakta cena 3000 EUR Kopējās tilpības rādītājs (gross tonnage GT) 100 GT līdz 200 GT	Iegride 5-7 metri Garums 80-100 metri Vidējais ātrums 12 – 15 mezgli Darbinieku skaits: vidēji līdz 50 tehniķi+ līdz 50 kuga komanda Vidējā diennakts frakta cena 30000 EUR Kopējās tilpības rādītājs (gross tonnage GT) 5000 GT līdz 7000GT

Nemot vērā attālumus līdz potenciālajiem atkrastes vēja parkiem un meteoroloģiskos apstākļus (t.sk. ledus apstākļus), Rīgas līcī ir pietiekami augsta iespēja, ka atkrastes vēja parku attīstītāji un operatori izvēlēšies kombinēto apkalpošanas modeli, jo CTV izmantošanas iespējas rudens/ziemas navigācijas periodā ierobežo vētras un ledus apstākļi.

Viena 800 – 1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanai nepieciešami vidēji 2 - 4 (vasaras periodā četri un ziemas periodā divi) CTV un 1- 2 (vasaras periodā viens un ziemas periodā divi) SOV tipa kuģi:

- CTV kuģi iziet un atgriežas ostā katru dienu;
- SOV kuģi reizi 2 nedēļās komandas maiņai un krājumu papildināšanai.

Līdz ar to var prognozēt, ka ostā apkalpoto kuģu skaits sasniegtu:

- vidēji 1100 CTV kuģus gadā;
- vidēji 26 SOV kuģus gadā.

Ir paredzams, ka nepieciešamība jeb pieprasījums pēc CTV un SOV kuģu apkalpošanas augs proporcionāli jaunu vēja parku attīstības dinamikai.

5.2 Mazo ostu perspektīvu novērtējums

5.2.1 Nepieciešami ostas iekšējie tehniskie parametri

Tehnisko parametru novērtējums balstīts uz tehniskajām prasībām operacionālo un apkalpošanas bāzes ostu (O&A) izveidei un apkopoto informāciju par ostu faktiskajiem tehniskajiem parametriem un ģeogrāfisko stāvokli, t.i., atrašanās vieta un attālums līdz potenciāli tuvākajam vēja parkam Baltijas jūrā vai Rīgas līcī.

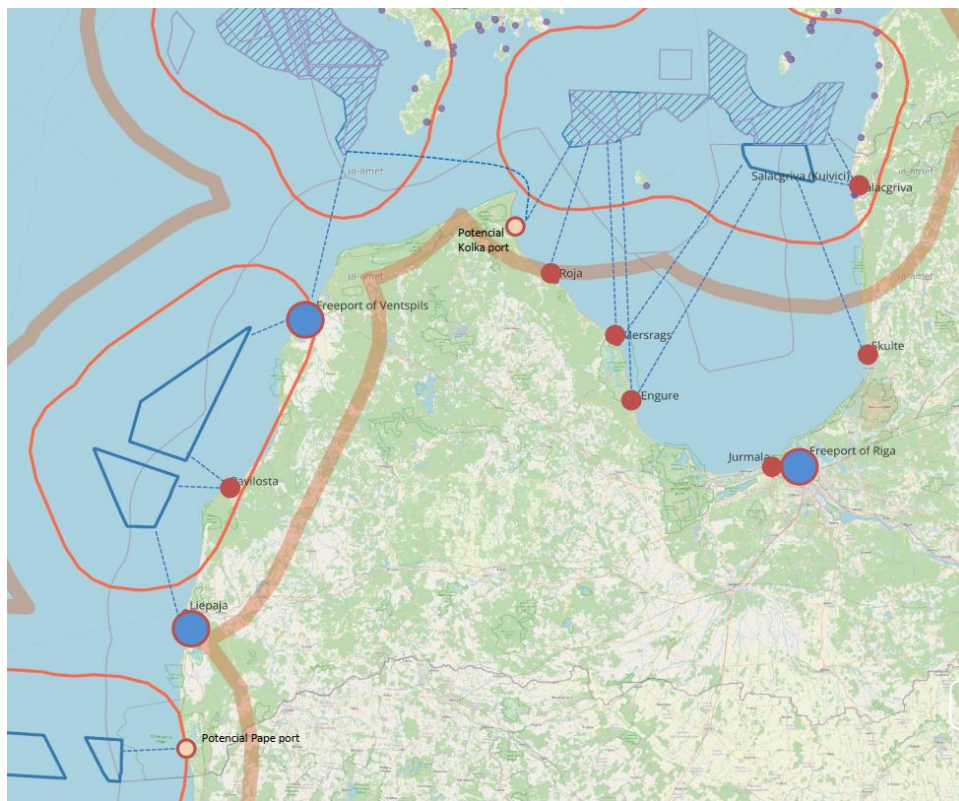
Tabula 5-1 Tehniskās prasības Operacionālo un bāzu ostu (O&A) izveidei

Parametri	CTV modelis	SOV modelis
Attālums līdz OWP	- 30 - 40 km	- līdz 150 km
Kuģu iegrime	- 2,5 – 3,5 metri	- 5 - 7 metri
Kuģu garumi	- 25 - 30 metri (katamarānu tipa)	- 80 - 100 metri
Piestātņu kapacitāte	- vidēji sezonā 3 līdz 4 kuģi atkarībā no darbības modeļa	- vidēji 1 līdz 2 kuģi atkarībā no darbības modeļa
Nepieciešamā teritorija	- aptuveni 10 000 kvm (1 ha)	- aptuveni 10 000 kvm (1 ha)
Slēgto noliktavu pieejamība	- aptuveni 2000 kvm, - (augstums 11 m)	- aptuveni 2000 kvm , - (augstums 11 m)
Degvielas apgāde	- vēlama stacionārā (tilpums aptuveni 50 kbm)	- vēlama stacionārā (tilpums aptuveni 50 kbm)
Elektroenerģijas apgāde	- kuģu nodrošināšana stāvēšanas laikā un uzlādes iespējas kuģiem ar hibrīda dzinējiem perspektīvā	- kuģu nodrošināšana stāvēšanas laikā un uzlādes iespējas kuģiem ar hibrīda dzinējiem perspektīvā
Inženiertehniskā un publiskā infrastruktūra	- kuģu remonta iespējas (vēlama līdz 30 m garu kuģu pacelšanas slīpa pieejamība), - attīstīta publiskā infrastruktūra (t.sk. piebraucamie ceļi, ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas), - pieslēgšanās 20 KV apakšstacijām, ar izaugsmes iespējām, - pieslēgšanās datu apraides tīklam (vēlams līdz 100 Mbit/s), - naktsmītņu un ēdināšanas pakalpojumi.	- attīstīta publiskā infrastruktūra (t.sk. piebraucamie ceļi, ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas), - pieslēgšanās 20 KV apakšstacijām, ar izaugsmes iespējām, - pieslēgšanās datu apraides tīklam (vēlams līdz 100 Mbit/s), - naktsmītņu un ēdināšanas pakalpojumi.

5.2.2 Distance no ostām līdz vēja parku teritorijām

Distance no ostas līdz vēja parku teritorijām ir noteicošais faktors konkrētas ostas izvēlei, kurā varētu tikt izveidota CTV kuģu apkalpošanas bāze. SOV tipa kuģiem attāluma distance nav tik noteicoša, šāda tipa kuģiem svarīgi ir ostas tehniskie parametri.

Ilustrācija 5-3. Ostu izvietojums un distance līdz tuvākajam vēja parkam



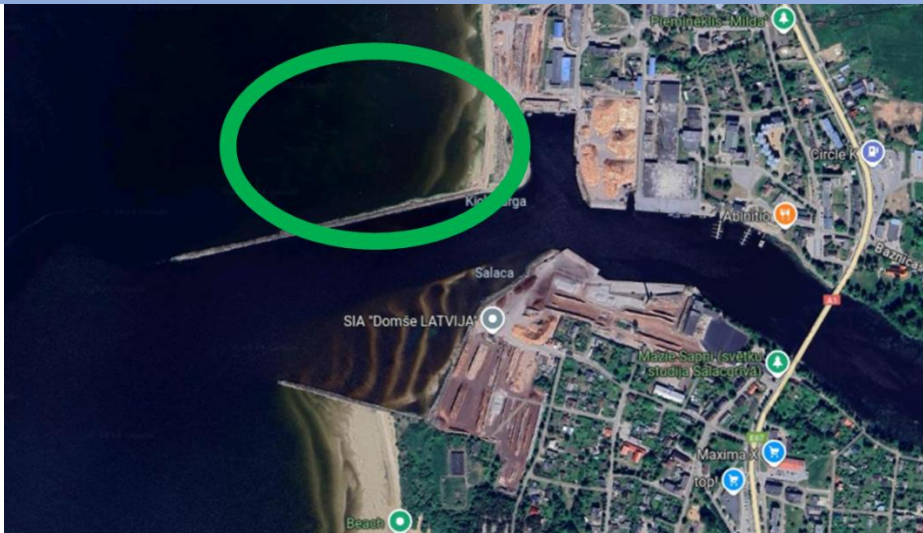
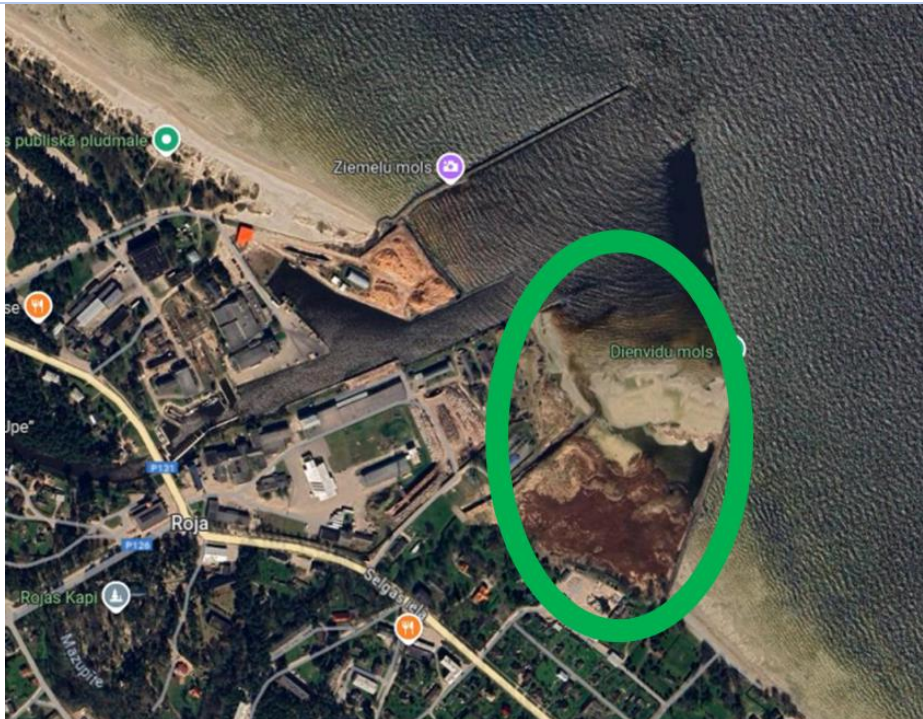
Atbilstoši ilustrācijai ir skaidri identificējamas ostas ar lielākajām priekšrocībām vēja parku kuģu apkalpošanā, t.i.:

- Salacgrīvas un Pāvilostas ostām ir viszemākā distance 10-15km;
- Rojas ostas distance sasniedz 35-40 km;
- Skultes un Mērsraga ostu distance līdz vēja parku teritorijām pārsniedz 55 km;
- Jūrmalas un Engures ostas atrodas vistālāk no potenciālajiem vēja parkiem – vairāk nekā 70 km attālumā.

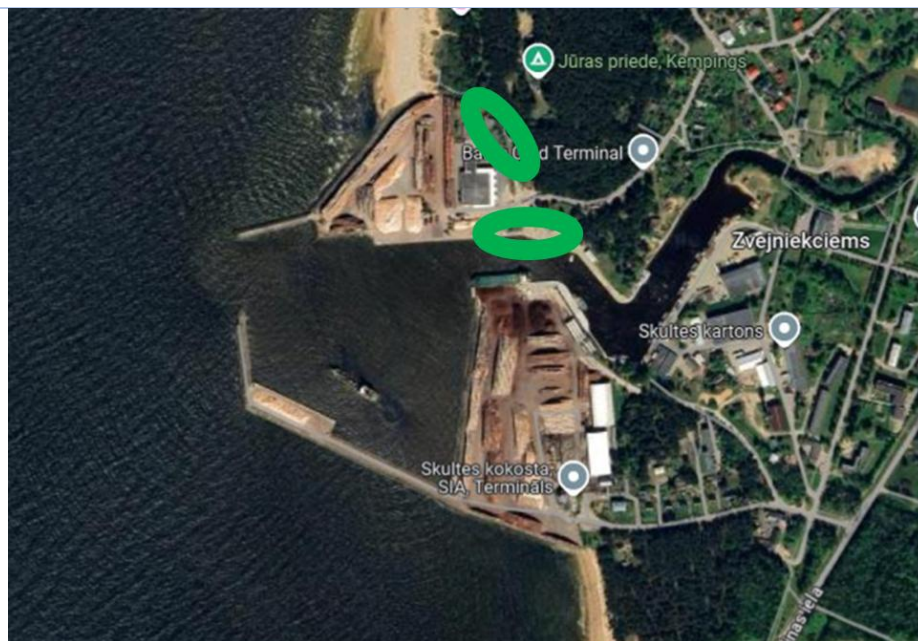
5.2.3 Ostu attīstības teritoriju pieejamība

Veiktā ostu teritoriju apsekošana un intervijas ar ostu pārstāvjiem sniedz apkopojumu par perspektīvajām teritorijām ostās vēja atkrastes parku CTV un/vai SOV kuģu apkalpošanai nākotnē.

Ilustrācija 5-4. Attālumi no ostām līdz vēja parkiem

Osta	Ostu perspektīvās teritorijas vēja atkrastes parku apkalpošanai
Salacgrīvas osta	
Rojas osta	

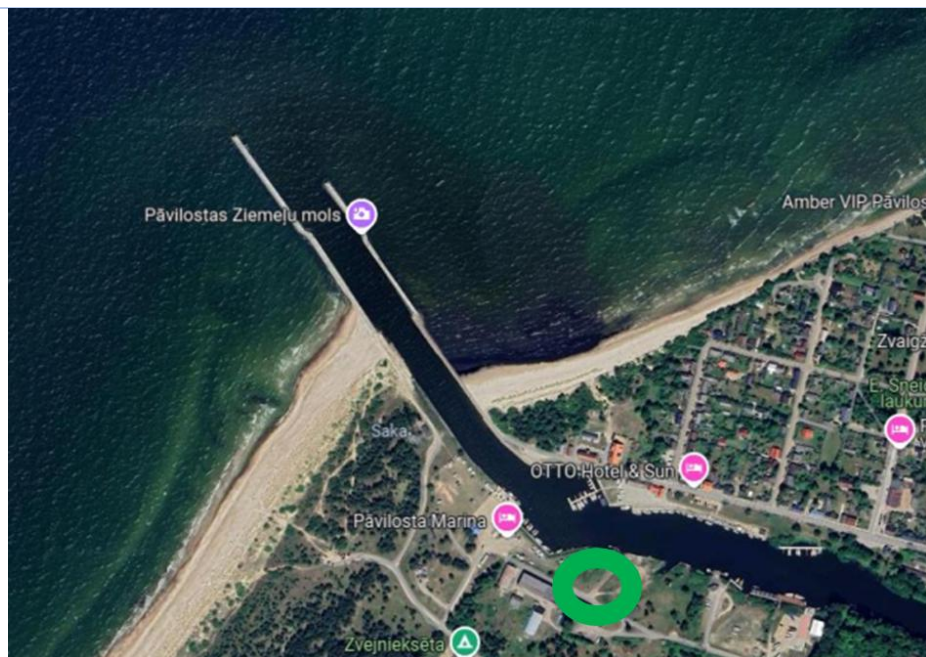
Skultes osta



Mērsraga osta



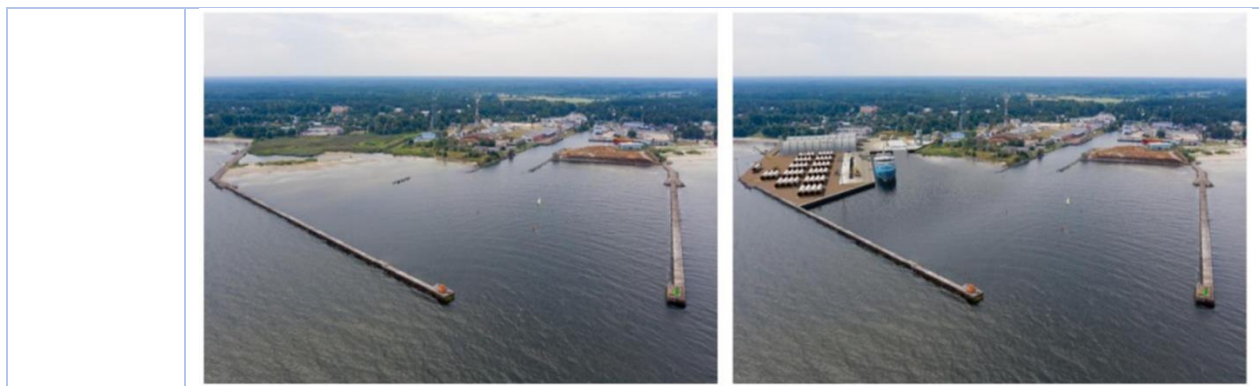
Pāvilostas osta



Turklāt Salacgrīvas un Rojas ostas jau ir veikušas tehnisko priekšizpēti un izstrādājušas vizualizāciju potenciālai krasta infrastruktūrai CTV un SOV kuģu apkalpošanai.

Ilustrācija 5-5. Salacgrīvas un Rojas ostu perspektīvā krasta infrastruktūra vēja parku kuģu apkalpošanai

Osta	Ostu perspektīvās teritorijas vēja atkrastes parku apkalpošanai	
Salacgrīvas osta		
Rojas osta		



5.2.4 Perspektīvu apkopojums

Zemāks sniegtajā tabulā apkopotā veidā ir sniegts novērtējums par atbilstību vai pretēji – neatbilstību - CTV un SOV kuģu apkalpošanai.

Tabula 5-2 Ostu potenciāla novērtējums CTV un SOV tipa kuģu apkalpošanai

	Salacgrīvas osta	Rojas osta	Pāvilosta osta	Skultes osta	Mērsraga osta	Jūrmalas osta	Engures osta
Min. distance līdz vēja parkam	10-15 km	35-40 km	15 km	55-60 km	55-60 km	90 km	70 km
Gatavība apkalpot CTV kuģus bez nozīmīgām investīcijām	ir	ir	ir	ir	ir	ir	ir
Gatavība apkalpot SOV kuģus bez nozīmīgām investīcijām	Ir	ir	nav	ir	ir	nav	nav
Ostas brīvo zemju pieejamība CTV un SOV kuģu apkalpošanas krasta infrastrukturai	Ir	ir	ir	ir	ir	ir	ir
Ostas iekšējo ūdens teritoriju pieejamība CTV un SOV kuģu apkalpošanai	Ir	ir	ir	ir	ir	nav	ir
CTV kuģu apkalpošanas potenciāls	Augsts	Augsts	Augsts	Vidējs	Vidējs	Zems	Zems
SOV kuģu apkalpošanas potenciāls	Augsts	Augsts	Nav potenciāla	Augsts	Augsts	Nav potenciāla	Nav potenciāla

Rezultātā tas ļauj secināt, ka:

- Salacgrīvas, Rojas un Pāvilostas ostām ir augsts potenciāls nodrošināt CTV kuģus, ko nosaka atbilstošs attālums līdz tuvākajiem jūras vēja parkiem un esošā ostas infrastruktūra;
- Skultes un Mērsraga ostu tehniskie parametri un esošā infrastruktūra nodrošina CTV kuģu apkalpošanu, bet attālums līdz tuvākajiem jūras vēja parkiem var būt ierobežojošs faktors ostu izmantošanā;
- Engures un Jūrmalas ostu tehniskie parametri nodrošina CTV kuģu apkalpošanu, tajā pašā laikā - ņemot vērā attālumus līdz potenciālajiem jūras vēja parkiem - to potenciāls ir vērtējams kā zems;
- veicot atbilstošus ieguldījumus, atjaunotajai Papes ostai ir potenciāls apkalpot CTV kuģus perspektīvā blakus esošajā jūras vēja parkā (Lietuvas teritoriālajos ūdeņos);
- Kolkas piestātne zvejas kuģiem varētu nodrošināt CTV kuģu apkalpošanu vai izmantot to kā rezerves jeb "patvēruma ostu" noteiktos apstākļos (personāla evakuācijai, kuģa bojājumu gadījumā, materiālu piegādei, neparedzētu vētru vai ledus apstākļos).

Kopumā vērtējot Latvijas mazo ostu jaudas (Salacgrīvas, Rojas, Mērsraga, Skultes un Kolkas ostas), tās potenciāli varētu apkalpot līdz pat 70 - 100% CTV Baltijas jūras līcī.

Savukārt Pāvilostas un Papes ostas potenciāli varētu apkalpot 20 - 40% CTV Latvijas un Lietuvas rietumkrastā.

5.3 Investīciju un finansēšanas avotu novērtējums

Nepieciešamo ieguldījumu novērtējums ir veikts tikai tām ostām, kurām jau šobrīd ir identificēts potenciāls kļūt par CTV vai SOV kuģu apkalpošanas ostām, līdz ar to izslēdzot no tālākās izpētes Engures un Jūrmalas ostas.

Nepieciešamo investīciju novērtējums balstās uz intervijām ar ostu pārvalžu pārstāvjiem un iepazīstoties ar faktisko situāciju ostās. Šī investīciju programma nav iekļauta konkrētā laika grafikā, tā sniedz provizorisku ieskatu aktivitātēs, kas būs jāveic, lai nodrošinātu CTV un SOV kuģu apkalpošanu nākotnē, t.i., tad, kad būs skaidri būvniecības plāni kādam no potenciālajiem vēja parkiem.

Tabula 5-3 Investīcijas operacionālo apkalpošanas (O&M) bāzu izveidei, milj. EUR

	Roja	Mērsrags	Pāvilosta	Salacgrīva	Skulte	Komentāri
Padziļināšana līdz CTV parametriem	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Visās ostās jau tagad akvatorijas dziļums ir atbilstošs CTV kuģu apkalpošanai.
Padziļināšana līdz SOV parametriem	4,7	1,5	na	0,5	0,5	SOV tipa kuģi netiks apkalpoti Pāvilostas ostā
Hidroteniskās būves (piestātnes, krasta stiprinājumi u.t.t.)	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	Rojas, Mērsraga, Salacgrīvas un Skultes ostās jau ir pieejamas hidrotehniskās būves CTV kuģu apkalpošanai.

*Kopējās mazo ostu stratēģijas izstrāde atkrastes vēja parku attīstībai Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī
7.02.2025.*

Hidrotēniskās būves (piestātnes, krasta stiprinājumi u.t.t.) SOV	3,9	4,9	na	4,0	4,0	SOV tipa kuģi netiks apkalpoti Pāvilostas ostā.
Ostas krasta infrastruktūra, aprīkojums	0,0	0,0	0,0	2,0	1,0	Nepieciešamās ostas iekārtas (angāri) jau ir pieejamas Rojas un Mērsraga ostās.
Kopā	8,6	6,4	2,0	6,5	5,5	

Kopējais indikatīvais investīciju apjoms mazajās ostās, lai varētu mūsdienīgā līmenī apkalpot CTV un SOV kuģus, var sasniegt vismaz 30 milj. EUR.

Tabula 5-4 Investīciju paskaidrojums ostu griezumā

Osta	Investīciju atšifrējums
Rojas osta	- akvatorijas padziļināšana līdz 7 m, - piestātnes izbūve 200 m, - krasta pastiprinājumi.
Mērsraga osta	- iekšējā kanāla un padziļināšana līdz 7m, - piestātnes izbūve 100 m, - krasta pastiprinājumi.
Pāvilostas osta	- piestātnes izbūve 120 m.
Salacgrīvas osta	- akvatorijas padziļināšana līdz 7m, - 2 piestātņu rekonstrukcija un 1 piestātnes izbūve, - teritorijas labiekārtošana, - angāru celtniecība.
Skultes osta	- akvatorijas padziļināšana līdz 7 m, - piestātnes izbūve, - angāru celtniecība.

Potenciālie finansēšanas avoti visās vēja parku apkalpošanai piemērotajās mazajās ostās ir identiski.

Tabula 5-5 Investīcijas operacionālo apkalpošanas (O&M) bāzu izveidei, milj. EUR

Finansējuma avots	Piezīmes
Ostas pārvaldes pašu finansējums vai piesaistītie kredītresursi	Kaut arī visas pieminētās ostas pārvaldes regulāri saņem maksu par ostā ienākošo kuģu apkalpošanu, šie ienākumi, galvenokārt, nodrošina ostu tekošo izmaksu segšanu un nevar veidot nozīmīgu finansējuma daļu, lai veiktu investīcijas, pielāgojot ostu CTV un SOV kuģu apkalpošanai.
Privāto investoru finansējums	Privāto investoru (jūras vēja parku operētājkompaniju vai saistītais) finansējuma priekšnoteikumi investīciju pamatotībai:

	- privātais investors būs gatavs ieguldīt finansējumu tikai pie priekšnosacījuma, ka skaidri būs redzama sagaidāmā atdeve; - tikai privātais investors būs tas, kas apliecinās, ka garantēs, kas šīs investīcijas būs mērķtiecīgas, t.i., tās būs cieši saistītas ar konkrētiem vēja parku izbūves un apkalpošanas plāniem uzturēšanas periodā.
Kredītresursi	Kredītresursi - kā vispārzināms finansēšanas avots - var tikt izskatīts un piesaistīts gan no ostas pārvaldes puses, gan no privātā partnera puses atbilstoši investīciju specifikai un mērogam.
Valsts budžeta finansējums, ES grantu finansējums	Valsts budžeta un ES grantu finansējuma pieejamība un paredzamība ilgtermiņā ir būtisks priekšnosacījums privātā finansējuma piesaistei atbilstošas ostu infrastruktūras izveidošanai. Turklāt tas skaidri apliecinātu valsts ilgtermiņa ieinteresētību atjaunīgās enerģijas ražošanas jomā un atbalstā uzņēmējiem, kas investē šīs enerģijas ražošanā.
Publiskā partnerība	Publiskā privātā partnerība ir nevis kā tiešais finansējuma avots, bet potenciālais sadarbības modelis starp Ostas pārvaldi un privāto investoru, lai nodrošinātu finansējumu nepieciešamajām investīcijām, t.sk. ar ilgtermiņa garantijām privātajam partnerim no publiskā sektora puses.

5.4 SVID matrica

SVID matrica Latvijas mazajām ostām ir sagatavota raugoties uz ostu iespējām apkalpot jūras vēju parku flotes kuģus.

Tabula 5-6 Mazo ostu SVID matrica vēja parku apkalpošanas kontekstā

Priekšrocības	Trūkumi	Iespējas
• Mazās ostas ir šobrīd pilnvērtīgi funkcionējošas ostas. • Ostu esošie tehniskie parametri potenciāli ir piemēroti CTV un SOV kuģu apkalpošanai. • Ostās ir attīstīta krasta infrastruktūra un pakalpojumi. • Ostās ir attīstīta publiskā ostu infrastruktūra. • Ostu attālums līdz potenciālajām vēja parku teritorijām ļauj pretendēt uz CTV un SOV kuģu apkalpošanu. • Jūras telpiskajā plānojumā iezīmēto kuģošanas ceļu kapacitāte ir atbilstoša CTV un SOV kuģu kustībai paralēli ikdienas kuģošanai.	• Tiešā tuvuma dzelzceļa pievadceļu trūkums visās mazajās ostās. • Attālums līdz starptautiskām lidostām ir nozīmīgs. • Publiskās un privātās ilgtermiņa sadarbības ierobežojošie normatīvie aspekti.	• Augsts CTV kuģu apkalpošanas potenciāls (Salacgrīva, Roja, Pāvilosta). • Vidējs CTV kuģu apkalpošanas potenciāls (Mērsrags, Skulte). • Augsts SOV kuģu apkalpošanas potenciāls (Salacgrīva, Roja, Mērsrags, Skulte). • CTV un SOV kuģu apkalpošana sniegs nozīmīgus sociālekonomiskos ieguvumus ostai, pašvaldībai un sabiedrībai kopumā (ekonomiskā aktivitāte, darba vietas, nodokļi, apkalpojošā uzņēmējdarbība u. tml.).

Draudi un/vai nenoteiktības

- Jūras vēja parku projektu zonu izvietojums, izsoles un laika grafiks ir mainīgi faktori, jo:
 - tīkla būvniecība nav izlemta;
 - par enerģijas cenu griestu iepirkumiem nav lemts;
 - vides jautājumi (IVN procesā);
 - sabiedrības viedoklim var būt izšķiroša loma;
- Tehnoloģiskās tendences var ietekmēt iespējas, jo:
 - lielākām turbīnām var būt lielākas tehniskās vajadzības;
 - nākotnes kuģu iegrime var atļauties mazāku ostas dziļumu;
 - potenciālās alternatīvas kuģiem var samazināt vajadzību pēc ostām;
 - automatizācijas un enerģijas uzglabāšanas risinājumu ietekme ir neskaidra, neparedzama;
- Rīgas līcī ziemas un ledus apstākļi nav prognozējami, kas ir risks gan vēja parkiem, gan apkalpes kuģiem;
- Ģeopolitiskā situācija kontekstā ar ģeogrāfisko stāvokli, klimata pārmaiņas;
- Politiskie riski (ierobežojošs normatīvais regulējums).

6 Atkrastes vēja parku sagaidāmā ekonomiskā ietekme

6.1 Ietekme uz mazo ostu ienākumiem

Saskaņā ar LR “Ostu likumu” kuģi maksā ostu maksas un maksas par ostas pakalpojumiem, kuri tiek aprēķināti pamatojoties uz kuģa kopējās ietilpības rādītāju (gross tonnage GT).

CTV tipa kuģi

Tehniskā personāla transportēšanas kuģu (CTV) kopējās tilpības rādītājs (gross tonnage GT) svārstās no 100 GT līdz 200 GT. Šobrīd Latvijas mazajās ostās kuģi ar kopējās tilpības rādītāju līdz 200 GT maksā tikai mazo kuģu maksu par katru ienākšanu vai iziešanu no ostas, maksu par piestātnes izmantošanu un maksas par pakalpojumiem (t.i, elektrību, ūdeni, maksu par atkritumu apsaimniekošanu, u. c.).

Mazo kuģu maksa Latvijas mazajās šobrīd ir noteikta no 0,06 EUR/GT līdz 0,1 EUR/GT par ienākšanu vai iziešanu no ostas.

Kopējais piensums no tehniskā personāla transportēšanas kuģiem (CTV) viena 800 – 1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanai šobrīd varētu veidot no 25 110 EUR/gadā līdz 40 050 EUR/gadā (Tabula 6-1), t.sk.:

- pieņemot, ka vidējais tehniskā personāla transportēšanas kuģa (CTV) kopējās tilpības rādītājs ir 150 GT, mazo kuģu maksa par vienu iziešanu / ienākšanu ostā šodien sastādītu no $(150 \text{ GT} \times 0,06 \text{ EUR}) \times 2 = 18 \text{ EUR}$ līdz $(150 \text{ GT} \times 0,1 \text{ EUR}) \times 2 = 30 \text{ EUR}$;
- pieņemot, ka vidēji 3 tehniskā personāla transportēšanas kuģi (CTV) iziet un atgriežas ostā katru dienu, kopējā mazo kuģu maksa šodien gadā sastādītu no $18 \text{ EUR} \times 365 \text{ dienas} \times 3 \text{ CTV} = 19\,710 \text{ EUR}$ līdz $30 \text{ EUR} \times 365 \text{ dienas} \times 3 \text{ CTV} = 32\,850 \text{ EUR}$;
- maksa par piestātnes izmantošanu Latvijas mazajās ostās vienam šāda izmēra kuģim ir no 150 EUR/mēnesī līdz 200 EUR/mēnesī vai kopā 3 CTV kuģiem gadā no $(150 \text{ EUR/mēnesī} \times 12 \text{ mēneši}) \times 3 \text{ CTV} = 5\,400 \text{ EUR/gadā}$ līdz $(200 \text{ EUR/mēnesī} \times 12 \text{ mēneši}) \times 3 = 7\,200 \text{ EUR/gadā}$.

Tabula 6-1 CTV kuģu veidoti ienākumi mazajām ostām

	Minimālais ienākums	Maksimālais ienākums
Mazo kuģu maksa	18 EUR iziešana/ienākšana	30 EUR iziešana/ienākšana
Apmeklējumu skaits	1095 gadā	1095 gadā
	19 710 EUR gadā	32 850 EUR gadā
Piestātnes izmantošana	150 EUR mēnesī	200 EUR mēnesī
	5 400 EUR gadā 3 CTV	7 200 EUR gadā 3 CTV
Kopā	25 110 EUR gadā	40 050 EUR gadā

Maksas par pakalpojumiem tiek maksātas attiecīgā pakalpojuma sniedzējam.

SOV tipa kuģi

Operacionāli tehniskās apkalpošanas kuģu (SOV) kopējās tilpības rādītājs (gross tonnage GT) svārstās no 5000 GT līdz 7000 GT. Šobrīd Latvijas mazajās ostās kuģi ar kopējās tilpības rādītāju lielāku par 200 GT maksā kanāla, tonnāžas, sanitāro maksu, maksas par loča, velkoņa, tauvotāju pakalpojumiem un maksu par piestātnes izmantošanu.

Kopējās ostu maksas un maksas par pakalpojumiem kuģiem ar kopējās tilpības rādītāju lielāku par 200 GT Latvijas mazajās ostās šobrīd ir noteiktas no 1,44 EUR/GT līdz 1,93 EUR/GT.

Pieņemot, ka:

- 1 operacionāli tehniskās apkalpošanas kuģis (SOV) ar kopējās tilpības rādītāju 6000 GT, lai nodrošinātu 800 – 1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanu, apmeklē ostu reizi 2 nedēļās jeb 26 reizes gadā;
- tā pienesums attiecīgajai ostai šobrīd gada griezumā veidotu no $(1,44 \text{ EUR/GT} \times 6000 \text{ GT}) \times 26 = 224\,640 \text{ EUR/gadā}$ līdz $(1,93 \text{ EUR/GT} \times 6000) \times 26 = 301\,080 \text{ EUR/gadā}$.

Tabula 6-2 SOV kuģu veidoti ienākumi mazajām ostām

	Minimālais ienākums	Maksimālais ienākums
Kuģa vidējais GT	6000 GT	6000 GT
Ostu maksas	1.44 EUR/GT	1.93 EUR/ GT
Apmeklējumu skaits	26 gadā	26 gadā
Kopā	224 640 EUR gadā	301 080 EUR gadā

Maksas par pakalpojumiem tiek maksātas attiecīgā pakalpojuma sniedzējam.

Apkalpoto CTV un SOV tipa kuģu ietekmes īpatsvars

2023. gadā Latvijas mazās ostas ir apmeklējuši 707 jahtas, 602 kravas kuģi un 3589 zvejas kuģi.

Pamatojoties uz kopējās tilpības rādītāju (gross tonnage GT) SOV tipa kravas kuģu segmentam un viena 800 – 1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanai nepieciešamo 1 līdz 2 kuģu apkalpošana indikatīvi vidēji nodrošinātu kopējo ostu maksu pieaugumu kravas kuģu segmentā vidēji par 5 līdz 10 procentiem. Tā kā apkalpoto kravas kuģu skaits katrā mazajā ostā ir dažāds, šis pieaugums var būtiski atšķirties. Piemēram, Rojas ostā ar attīstītu zvejniecības komponenti un objektīvi ierobežotu kravas kuģu komponenti, izveidojot operacionālās un apkalpošanas bāzes ostu (O&A) apkalpoto kuģu ar kopējās tilpības rādītāju lielāku par 200 GT skaits un attiecīgi ienākumi no ostas maksām praktiski dubultotos. Operacionālās un apkalpošanas bāzes ostas bāzes (O&A) izveidei ir potenciāls netiešam kravas kuģu segmenta pieaugumam, jo nozīmīga atkrastes vēja turbīnu komplektējošo daļu būvniecības un ekspluatācijas periodā transports tiek nodrošināts ar kuģiem.

CTV kopējās tilpības rādītājs (gross tonnage GT) svārstās no 100 GT līdz 200 GT, tādēļ tie praktiski atbilst zvejas kuģiem un vienas 800 – 1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanai nepieciešamo 2 līdz 4 kuģu apkalpošana indikatīvi vidēji nodrošinātu kopējo mazo kuģu maksu pieaugumu mazajās ostās vidēji par 30 procentiem. Ņemot vērā, ka apkalpoto zvejas kuģu skaits katrā mazajā ostā ir dažāds, šis pieaugums var būtiski atšķirties.

6.2 Ietekme uz valsts sociālekonomiskajiem aspektiem

Latvijas mazo ostu attīstībai ir būtiska loma reģionālās attīstības veicināšanā un ne tikai jūras piekrastes apvidū. Ostu attīstība ir izdevīgs instruments, lai stimulētu ekonomisko izaugsmi, uzlabotu dzīves apstākļus reģionos un palielinātu Latvijas kā jūras valsts stratēģisko nozīmi Baltijas reģionā. Mazo ostu efektīva iesaiste atkrastes vēja parku apkalpošanā ietekmēs ekonomisko aktivitāti, sociālo labklājību un infrastruktūras attīstību attiecīgajos reģionos (skat. Tabulu 6-3).

Tabula 6-3 Atkrastes vēja parku radītie sociālekonomiskie ieguvumi

Ieguvums	Ieguvumu raksturojums
Uzņēmējdarbības attīstība	- Uzņēmumi tieši var specializēties vēja parku apkalpošanā.
Jaunu darba vietu radīšana	- Ostas attīstība rada jaunas darba vietas gan tieši (ostas darbinieki, krāvēji, tehniķi), gan netieši (transporta, loģistikas, ēdināšanas un citi pakalpojumi). - Ilgtermiņā tiek veicināts pieprasījums pēc augsti kvalificētiem speciālistiem, piemēram, inženieriem, kvalificētiem jūrnikiem un enerģētikas ekspertiem.
Reģionālās infrastruktūras uzlabošana	- Ostu attīstība veicina arī ceļu, dzelzceļa un citu transporta infrastruktūru uzlabošanu, kas uzlabo piekļuvi reģionam. - Uzlabota infrastruktūra piesaista investorus un tūristus, palielinot reģiona pievilcību.
Tūrisma un rekreācijas potenciāls	- Mazās ostas var piesaistīt jūras tūristus, veicinot viesmīlības un tūrisma sektora attīstību.
Reģionālās izaugsmes līdzsvarošana	- Ostu attīstība palīdz samazināt ekonomisko atšķirību starp galvaspilsētu un attālākiem reģioniem. - Attīstoties ostām, tiek stimulēta cilvēku atgriešanās reģionos, samazinot depopulāciju.
Vides un inovāciju ieguvumi	- Investīcijas ilgtspējīgās tehnoloģijās un videi draudzīgā infrastruktūrā (zaļās ostas) var kļūt par inovāciju centru reģionā. - Ilgtspējīga attīstība pozitīvi ietekmē reģiona dabas resursus un kopējo dzīves kvalitāti.
Starptautiskās sadarbības iespējas	- Mazās ostas var kļūt par daļu no starptautiskiem piegādes un tirdzniecības tīkliem, tādējādi veicinot reģiona globalizāciju un atpazīstamību.

	- Starptautisko projektu īstenošana piesaista ārvalstu investīcijas un palielina reģiona konkurētspēju.
Valsts un pašvaldību budžets	- Visa veida uzņēmējdarbības attīstība (it īpaši inovatīvās jomās), kas pieprasa jaunas un labi apmaksātas darba vietas, veicinās nodokļu iemaksas valsts un pašvaldību budžetos.

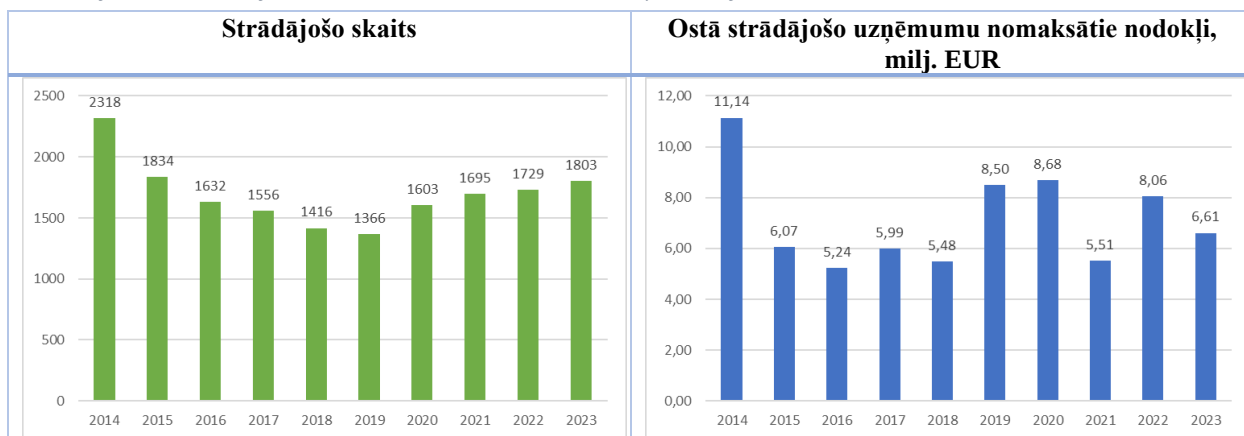
Latvijā nav tiešas pieredzes atkrastes vēja parku attīstībā un līdz ar to arī sociālekonomiskās ietekmes analīzē. Tādēļ provizoriskos secinājumus var balstīt uz citu valstu veiktajiem pētījumiem.

Dānijas Jūrniecības fonds ir finansējis un sadarībā ar Dānijas kuģniecību, jūrniecības, vēja un enerģijas asociācijām, uzņēmumiem “Orsted”, “Vattenfall”, “Siemens Gamesa”, “MHI Vestas” un Esbjergas un Ronnes ostām izstrādājis pētījumu par atkrastes vēja parku sociāli ekonomisko ietekmi (“Socio-economic impact study of offshore wind” 01.07.2020)³⁰ (turpmāk tekstā – Pētījums).

Saskaņā ar Pētījumu - tikai viena 800 – 1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanai nepieciešamā operacionālās un apkalpošanas bāzes osta (O&A) nodrošina aptuveni 60 pilnas slodzes augstas kvalifikācijas darba vietas visa ekspluatācijas periodā, t.i., līdz 35 gadu laikā. Tiešās darba vietas nodrošina konkrētā atkrastes vēja parka attīstītājs vai operators. Saskaņā ar Pētījumu vietējie uzņēmumi papildus tiešajām darba vietām, nodrošinot vēja parka attīstītājiem/operatoram nepieciešamo produktu/ pakalpojumu piegādi, kopējo pilna laika darba vietu skaitu var palielināt aptuveni līdz 84 pilna laika darba slodzēm visā ekspluatācijas periodā.

Ja Latvijas mazajās ostās 2023. gadā tika nodarbināti aptuveni 1800 strādājošie (skat. Ilustrācija 6-1), tad viena 800–1000 MW atkrastes vēja parka apkalpošanai nepieciešamā Operacionālās un apkalpošanas bāzes osta (O&A) varētu nodrošināt 80 - 90 darba vietas jeb aptuveni 5% darba vietu pieaugumu, kas atspoguļotos arī nomaksāto nodokļu apjomā valsts un pašvaldību budžetos nodokļu veidā. Atkarībā no vēja parku faktiskās būvniecības nepieciešamo strādājošo skaits var koncentrēties, piemēram, Salacgrīvas vai Rojas ostā.

Ilustrācija 6-1. Strādājošo skaits un nomaksātie nodokļi mazajās ostās



Turklāt ir jāuzsver, ka šobrīd darba vietas Latvijas mazo ostu uzņēmumos pamatā nodrošina zivju apstrāde un zvejniecība, kurai grūti piesaistīt jauno paaudzi, kas intensīvi dodas darba meklējumos

³⁰ Socio-economic impact study of offshore wind <https://danishshipping.dk/media/gbdme2zt/technical-report-socioeconomic-impacts-of-offshore-wind-01072020-3.pdf>

uz centriem un/vai ārziemēm. Augsti kvalificēta darbaspēka pieprasījums ar konkurētspējīgu atalgojumu atkrastes vēja parku apkalpošanā būs viens no veidiem, kā risināt jaunās paaudzes aizplūšanu no piekrastes reģioniem.

6.3 Ietekme uz mazo ostu tīklu mijiedarbībā ar Rīgas, Tallinas, Ventspils un Liepājas ostām

Mazo ostu mijiedarbība ar reģiona lielajām ostām ir vērtējama vairākos segmentos:

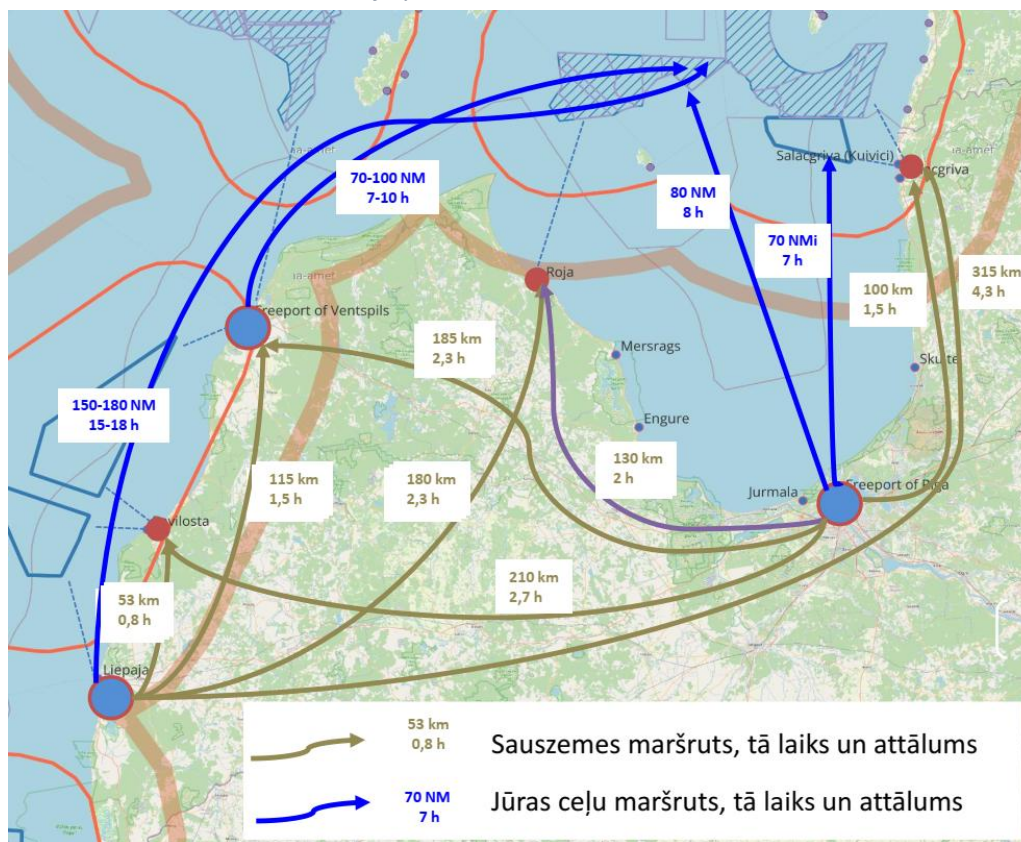
1. ostu mijiedarbība CTV kuģu apkalpošanā (Salacgrīvas, Rojas, Pāvilostas ostas);
2. ostu mijiedarbība SOV kuģu apkalpošanā (Salacgrīvas, Skultes, Mērsraga ostas);
3. ostu mijiedarbība kombinētā CTV kuģu un SOV apkalpošanā (Salacgrīvas, Rojas ostas).

Mijiedarbība vēja parku apkalpošanas perspektīvā balstās uz katras ostas iespējamo specializāciju nākotnē, kas izriet no ostas tehniskajām iespējām un ģeogrāfiskā stāvokļa, t.i.:

- Rīgas osta – jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģiju un to komponentu industriālā teritorija. Vienlaicīgi Rīgas osta potenciāli var nodrošināt SOV kuģu bāzi atkrastes vēja parku apkalpošanai Rīgas jūras līcī;
- Liepājas osta – vēja parku būvniecības osta, vēja parku komponentu ražošanas un loģistikas centrs. Vienlaicīgi Liepājas osta potenciāli var nodrošināt SOV kuģu un CTV kuģu bāzi atkrastes vēja parku apkalpošanai Baltijas jūras Latvijas piekrastē;
- Ventspils osta - vēja parku komponentu ražošanas un loģistikas centrs. Vienlaicīgi Ventspils osta potenciāli var nodrošināt SOV kuģu un CTV kuģu bāzi atkrastes vēja parku apkalpošanai Baltijas jūras Latvijas piekrastē;
- Salacgrīvas un Rojas ostas – CTV un SOV kuģu bāzes ostas Rīgas līcī;
- Mērsraga un Skultes ostas – SOV kuģu bāzes Rīgas līcī;
- Pāvilostas osta – CTV kuģu bāzes ostas darbībai Baltijas jūras Latvijas piekrastē.

Latvijas mazo ostu mijiedarbības priekšrocības sadarbībai ar lielajām ostām balstās uz ātrāku un lētāku ceļu atbilstošu gabarīta kravu piegāžu nodrošināšanu uz un no vēja parkiem, jo piegādes līdz vēja parkiem tikai ar jūras transportu no lielajām ostām var aizņemt būtiski garāku laika posmu nekā kombinējot piegādes loģistiku (Ilustrācija 6-2), t.i., no lielās ostas līdz mazajai ostai piegāde tiek veikta pa autoceļiem un tālāk ar jūras transportu.

Ilustrācija 6-2. Attālumi no ostām līdz vēja parkiem



Sauszemes un jūras ceļu attālumi un piegādes laiki līdz atkrastes vēja parkiem Rīgas līcī:

- no Rīgas ostas jūras ceļu attālums līdz atkrastes vēja parkiem Rīgas līča ZR daļā un ZA daļā vidēji ir 70 līdz 80 jūras jūdzes (NM), attiecīgi komplektējošo komponentu piegādes laiks ar SOV kuģi vidēji aizņemtu 7 līdz 8 stundas vienā virzienā, respektīvi, kopējais patērētais laiks aizņemtu ne mazāk kā 14 līdz 16 stundas. Nelielu komponentu vai rezerves daļu piegādēm vai tehniskā personāla transportēšanai no Rīgas ostas ar CTV kuģiem, ņemot vērā attālumu, nav objektīva pamata;
- no Liepājas ostas jūras ceļu attālums līdz atkrastes vēja parkiem Rīgas līča ZR daļā ir aptuveni 150 jūras jūdzes un ZA daļā vidēji 180 jūras jūdzes, attiecīgi komplektējošo komponentu piegādes laiks ar SOV kuģi vidēji aizņemtu vidēji 15 stundas Rīgas līča ZR daļai un vidēji 18 stundas Rīgas līča ZA daļai vienā virzienā, respektīvi, kopējais patērētais laiks aizņemtu ne mazāk kā 30 līdz 36 stundas. Nelielu komponentu vai rezerves daļu piegādēm vai tehniskā personāla transportēšanai no Liepājas ostas uz atkrastes vēja parkiem Rīgas līcī ar CTV kuģiem, ņemot vērā attālumu, nav objektīva pamata. Vienlaicīgi Liepājas ostai ir būtisks potenciāls mijiedarbībai ar Pāvilostas ostu atkrastes vēja parku Baltijas jūrā Latvijas piekrastē apkalpošanai;
- no Ventspils ostas jūras ceļu attālums līdz atkrastes vēja parkiem Rīgas līča ZR daļā ir aptuveni 70 jūras jūdzes un ZA daļā vidēji 100 jūras jūdzes, attiecīgi komplektējošo komponentu piegādes laiks ar SOV kuģi vidēji aizņemtu vidēji 7 stundas Rīgas līča ZR daļai un vidēji 10 stundas Rīgas līča ZA daļai vienā virzienā, respektīvi, kopējais patērētais laiks aizņemtu ne mazāk kā 14 līdz 20 stundas. Nelielu komponentu vai rezerves daļu

piegādēm vai tehniskā personāla transportēšanai no Ventspils ostas uz atkrastes vēja parkiem Rīgas līcī ar CTV kuģiem, ņemot vērā attālumu, nav objektīva pamata. Vienlaicīgi Ventspils ostai ir būtisks potenciāls mijiedarbībai ar Pāvilostas ostu atkrastes vēja parku Baltijas jūras Latvijas piekrastē apkalpošanai.

Piegādājot komplektējošās komponentes, kuru gabarīti to atļauj, ar auto transportu līdz Salacgrīvas ostai Rīgas līča ZA daļā un Rojas ostai Rīgas līča ZR daļā un ar SOV kuģi attiecīgajam atkrastes vēja parkam, no Salacgrīvas ostas vidēji tiktu patērētas 1 līdz 2 stundas, attiecīgi no Rojas ostas 2 līdz 3 stundas. Ņemot vērā faktu, ka SOV kuģu izmaksas šobrīd ir vidēji 30 000 EUR diennaktī, kombinētās piegādes, izmantojot autotransportu un mazo ostu pakalpojumus, var būtiski samazināt loģistikas izmaksas atkrastes vēja parku būvniecības un ekspluatācijas laikā. Vienlaicīgi Rojas un Salacgrīvas ostām ir liels potenciāls mijiedarbībai ar Latvijas lielajām ostām nelielu komponentu vai rezerves daļu piegādēm vai tehniskā personāla transportēšanai uz atkrastes vēja parkiem Rīgas jūras līcī ar CTV kuģiem.

Latvijas mazo ostu nozīmīgi sadarbības jeb mijiedarbības aspekti ar Tallinas ostu netiek identificēti, jo attālums pa jūras ceļu līdz atkrastes vēja parkiem Rīgas līcī sastāda aptuveni 260 līdz 280 jūras jūdzes vai vairāk kā 24 stundas vienā virzienā un kombinētajām piegādēm, acīmredzot, tiktu izmantotas ostas Rīgas līča Igaunijas piekrastē.

6.4 Sadarbības iespējas un ierobežojumi ar citām jomām un nozarēm

6.4.1 Akvakultūra

Šobrīd ir definēti divas potenciāli akvakultūras attīstības laukumi Rīgas līča rietumu daļā pie Mērsraga un Rojas ostām³¹.

Definētie akvakultūras attīstības laukumi atrodas dziļumā līdz 20 metriem un neietekmē atkrastes vēja parku un to apkalpošanas bāzu izveidi Kurzemes piekrastē. Vienlaicīgi akvakultūras un atkrastes vēja parku servisa uzņēmumiem ir būtisks potenciāls sadarbībai infrastruktūras izmantošanai un pakalpojumu sniegšanai.

6.4.1 Zvejniecība

Atkrastes vēja parku izbūvei Rīgas jūras līcī nav tieša ietekme uz Latvijas zvejniecības nozari, jo perspektīvie atkrastes vēja parki pamatā atrodas līča Igaunijas daļā. Apkalpoto zvejas kuģu skaits mazajās ostās pamatā ir atkarīgs no nozvejas kvotām un zivrupniecības uzņēmumiem attiecīgajā ostā un reģionā. Vienlaicīgi šobrīd nevar prognozēt atkrastes vēja parku izbūves ietekmi uz zivju krājumiem Rīgas līcī un attiecīgi pieejamajām nozvejas kvotām nākotnē.

6.4.1 Biotopi

Latvijas piekrastē Baltijas jūrā sastopami divi Eiropas Savienības nozīmes aizsargājami biotopi: 1110 – smilšu sēkļi jūrā un 1170 – akmeņu sēkļi jūrā. No tiem biotops 1170, kas veidojas cietā substrāta teritorijās (akmeņi, laukakmeņi, oļi) ar smilšu uzslāņojumiem, ir viens no ekoloģiski nozīmīgākajiem un ievērojamākajiem biotopu veidiem Baltijas jūras austrumu daļā. Šajās teritorijās mājvietu rod daudzveidīgas bezmugurkaulnieku, zivju, putnu un augu sugas.

³¹ 2024. gada 13. augusta (prot. Nr. 31 65. §) Ministru kabineta rīkojums Nr.664 "Par divu laukumu noteikšanu Baltijas jūras Rīgas līcī akvakultūras darbībai nepieciešamo iekārtu ierīkošanai un ekspluatācijai"

Biotops 1110 Smilšu sēkļi jūrā ir garenas, apaļas vai neregulāras formas reljefa veidojumi, kurus pastāvīgi klāj jūras ūdens. Šo biotopu veido galvenokārt smiltis ar grants, oļu, akmeņu un dūņu piejaukumu, kurus apdzīvo baktēriju, daudzsartāru, gliemju un vēžveidīgo sabiedrības. Smilšu sēkļi ir nozīmīga zivju nārsta un barošanās vieta, tāpat tie piesaista arī ziemojošos ūdensputnus.

REEF Projekta³² ietvaros paredzēts izvērtēt jūras biotopu izplatību un ekoloģisko stāvokli Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā saskaņā ar jaunākajām mūsdienu atziņām. Šī projekta galvenais mērķis ir jūras biotopu un sugu izpēti un visaptverošas aizsardzības sistēmas izveide aizsargajamām jūras teritorijām Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.

Pētījumā rezultātā būs iespēja izvirzīt secinājumu par vēja atkrastes parku attīstības ietekmi uz šiem biotopiem.

6.4.2 Tūrisms

Operacionālo un apkalpošanas bāzes ostu (O&A) izveidei indikatīvi nav tiešas negatīvas ietekmes uz apkalpoto jahtu skaitu ostā, vienlaicīgi ekspertu viedokļi par perspektīvo atkrastes vēja parku izbūves netiešo ietekmi dalās. Pozitīvais viedoklis, ka atkrastes vēja parku izbūve sekmēs jahtu tūrisma attīstību, ņemot vērā interesi tos apskatīt, un negatīvais, ka atkrastes vēja parki degradēs ainavu un dabīgo jūras vidi, attiecīgi samazinot jahtu tūrisma intensitāti Rīgas līcī.

6.4.3 Ūdeņraža ražošana

Ceļā uz klimatneitrālu Eiropu³³ un tīrāku planētu ir būtiski uzlabot vispārējo energoapgādi un izveidot pilnībā integrētu energosistēmu saskaņā ar Eiropas zaļo kursu³⁴.

"Zaļais" ūdeņradis, kas tiek ražots no atjaunīgiem energoresursiem, tiek uzskatīts par ideālu nākotnes enerģijas avotu. To varēs izmantot enerģijas uzkrāšanai, transporta sektora dekarbonizācijai, apkures un rūpniecības procesu "zaļināšanai", kā arī daudziem citiem mērķiem.

Saskaņā ar Starptautiskās Atjaunīgo energoresursu aģentūras (IRENA) veikto pētījumu³⁵ 21. gadsimta vidū pasaules enerģētikā būs nepieciešams nodrošināt no 133,8 līdz 158,3 miljoniem tonnu gadā "zaļā" ūdeņraža, kura ražošanai ik gadu būs nepieciešamas vismaz 6690 TWh elektroenerģijas. Šobrīd "zaļā" ūdeņraža ražošana notiek tikai nelielos apjomos un galvenokārt pilotprojektu ietvaros.

Baltijas valstīs, tostarp Latvijā, tuvākajā nākotnē nav plānots uzsākt "zaļā" ūdeņraža ražošanu ne pilotprojektu līmenī, ne arī rūpnieciskā mērogā. Šādu projektu īstenošanu mūsu reģionā kavē gan nepietiekamās atjaunīgās enerģijas jaudas, gan arī tehnoloģiskās infrastruktūras trūkums. Tas varētu mainīties, ja Baltijas jūras piekrastē tiktu attīstīti vēja parki un tiktu uzkrāta neizlietotā saražotā enerģija. Attīstoties tehnoloģijām ir plašākas iespējas energoresursus nodrošināt klimatam draudzīgākā veidā, samazinot atkarību no fosiliem energoresursiem, taču to bremzē grūtības uzkrāt no atjaunojamajiem resursiem iegūto enerģiju.

³² https://reef.daba.gov.lv/public/lat/par_projektu/kopsavilkums/

³³ <https://www.europarl.europa.eu/topics/lv/article/20190926STO62270/kas-ir-ogleklnetralityte-un-ka-so-merki-sasnigt-lidz-2050-gadam>

³⁴ <https://www.europarl.europa.eu/topics/lv/article/20200618STO81513/zalais-kurss-es-atslega-virziba-uz-klimatneitralitati-un-ilgtispeju>

³⁵ <https://www.irena.org/Publications/2024/Oct/UAE-Consensus-2030-tripling-renewables-doubling-efficiency>

6.4.4 Citas jomas

SIA “PurpleGreen Energy C”, kas attīsta zaļā amonjaka rūpnīcas projektu Ventpils brīvdostas teritorijā, un Vācijas energoresursu tirdzniecības uzņēmums “S.E.T. Selected Energy GmbH” kopā ar meitasuzņēmumu “Select New Energies GmbH” 2024. gada 24. oktobrī Hamburgā parakstīja saprašanās memorandu uz 20 gadiem par 550 tūkstošu tonnu zaļā amonjaka realizāciju gadā. Memorands apliecina, ka zaļā amonjaka ražošanai ir potenciāls, un tas ir nākotnes energoresursu tirgus produkts, pēc kura pieprasījums turpmākos gados tikai palielināsies. Šāda mēroga rūpnīcas darbība ne tikai veicinātu Latvijas ekonomisko attīstību, bet arī stiprinās Latvijas kā ilgtspējīgas enerģijas eksportētājas pozīciju globālajā tirgū. SIA “PurpleGreen Energy C” jau noslēgusi ilgtermiņa apbūves tiesību līgumu ar Ventpils brīvdostu par zaļā amonjaka rūpnīcas būvniecību, kam tagad uzsākts ietekmes uz vidi novērtējuma process.

7 Latvijas mazo ostu attīstības stratēģa atkrastes vēja parku attīstības ietvarā

7.1 Vīzija

Latvijas mazajām ostām ir nozīmīga loma Baltijas jūras Latvijas piekrastē un vadoša loma Rīgas līcī izveidoto vēja parku apkalpes kuģu servisam, t.sk.:

- Rojas un Salacgrīvas ostas - CTV un SOV tipa kuģu apkalpošanai;
- Mērsraga un Skultes ostas – SOV tipa kuģu apkalpošanai;
- Pāvilostas osta – CTV tipa kuģu apkalpošanai, kas papildina Ventpils un Liepājas ostu sniegtās iespējas Baltijas jūrā Latvijas piekrastē.

Ostās tiek saglabāts arī esošais kravas un zvejas kuģu, kā arī jahtu apkalpošanas darbības virziens. CTV un SOV kuģu apkalpošana nodrošina ostu darbības diversifikāciju, kas sniedz gan pozitīvu finansiālo ietekmi ostai, gan sociālekonomisko ietekmi visam novadam.

7.2 Misija

Vēsturiski mazo ostu galvenais uzdevums ir bijis nodrošināt efektīvu infrastruktūru un pievilcīgus konkurences apstākļus vietējo kravu eksportam un zvejas kuģu apkalpošanai.

Pielāgojoties klientu vajadzībām, kā arī tirgus izmaiņām un globālajām tendencēm, mazās ostas veicina Latvijas ekonomikas attīstību, atbalstot eksportējošās un importējošās nozares, kā arī iesaistoties atjaunojamās enerģijas ražošanas procesos.

7.3 Vērtības

Latvijas mazās ostas savas darbības ietvaros vēja atkrastes parku apkalpošanā balstīs uz šādām vērtībām:

- (1) drošība – ar augstu atbildību pret vēja parku attīstītājiem;
- (2) kvalitāte – ostas reaģē uz vēja parku attīstītāju vajadzībām un meklē piemērotus risinājumus pakalpojumu izveidei un kvalitātes uzlabošanai;
- (3) ekonomiskais izdevīgums - ostas nodrošina efektīvus un izmaksu ziņā pievilcīgus risinājumus, kas veicina gan klientu konkurētspēju, gan reģiona ekonomisko izaugsmi;

- (4) ilgtspēja – ostas gādā, lai izveidotā infrastruktūra nepārtraukti tiktu pilnveidota un uzturēta labā tehniskā stāvoklī;
- (5) sadarbība – ostas ir atvērtas jauniem sadarbības modeļiem ilgtermiņa nozīmīgu investīciju projektu realizācijā.

7.4 Stratēģiskais mērķis

Latvijas mazo ostu vispārējais stratēģiskais mērķis vēja atkrasta parku apkalpošanas jomā ir iegūt vadošo lomu vēja atkrastes parku servisa kuģu apkalpošanā Baltijas jūrā Latvijas piekrastē un Rīgas līcī.

Lai sasniegtu šo mērķi, ir būtiski pastāvīgi uzlabot un attīstīt ostu tehniskās iespējas, izzināt nākotnes perspektīvas un aktīvi piedalīties starptautiskās nozares aktivitātēs. Tas ļaus ne tikai informēt par mazo ostu piedāvātajām tehniskajām iespējām, bet arī nodrošināt ostu vadībai iespēju sekot globālajām tendencēm un attīstībai vēja atkrastes parku jomā.

7.5 Ilgtermiņa prioritātes un saistītās rīcības

- Mazo ostu infrastruktūras attīstība;
- privāto investīciju piesaistei labvēlīgas vides radīšana;
- līdzdalība vēja parku nozares aktualitātēs (izstādes, konferences, vizītes un tml.);
- komunikācija ar vēja parku attīstītājiem;
- sadarbība ar valsti un pašvaldību atbilstošas normatīvās vides radīšanā investīciju piesaistes veicināšanai ostās un ostu attīstības plānu integrācijas attīstības plānošanas dokumentos.

Tabula 7-1 Prioritātes un rīcības

Nr.	Ilgtermiņa prioritāte	Rīcības
1	Mazo ostu infrastruktūras attīstība	Ostu infrastruktūras pielāgošana vēja parku vajadzībām: - jāpiedāvā specifiski pakalpojumi, piemēram, uzglabāšanas laukumi, noliktavu un materiālu uzglabāšanas zonas vēja parku aprīkojumam un tml.; - jānodrošina pietiekams ostas dziļums un atbilstošas piestātnes, lai apkalpotu CTV un SOV kuģus. Ostu kā servisa centru attīstība: - jāpiedāvā servisi, piemēram, kuģu remonts un apkope, kas samazina darbības izmaksas; - jānodrošina degvielas un elektrības piegāde.
2	Iesaiste starptautiskā sadarbības tīklā	Dalība Eiropas vēja enerģijas projektos: - jāiesaistās Baltijas un Eiropas mēroga iniciatīvās, kas paredz atbalstu infrastruktūras attīstībai un pieredzes apmaiņu. t.sk. līdzdalība vēja parku nozares aktualitātēs (izstādes, konferences, vizītes un tml.). Savienojamība ar citām ostām: - jāveido sadarbības tīkls ar citu Baltijas valstu ostām, lai kopīgi risinātu loģistikas un piegādes ķēdes izaicinājumus.
3	Sadarbība ar vēja parku attīstītājiem	jāidentificē aktuālās prasības vēja parku apkalpošanai nepieciešamajiem pakalpojumiem;

		- jāizstrādā pakalpojumu komplekti, kas atbilst konkrēto vēja parku projekta prasībām; - jāveicina cieša sadarbība starp ostu pārvaldēm un vēja parku investoriem, lai kopīgi plānotu un finansētu infrastruktūras uzlabošanu (PPP modelis).
4	Digitalizācija un ilgtspējība	- jāintegrē modernās tehnoloģijas, lai pārvaldītu loģistikas plūsmas, veiktu monitoringus un piedāvātu efektīvus pakalpojumus; - jāattīsta videi draudzīgās tehnoloģijas, piemēram, ostas teritoriju elektrifikācijā un aprites ekonomikas principu ieviešanā.
5	Sadarbība ar valsti un pašvaldību	- jāpilnveido normatīvā vide investīciju piesaistes veicināšanai ostās, akcents uz PPP; - ostu attīstības plāni jāintegrē nacionālos, reģionālos un vietējos attīstības plānošanas dokumentos; - jāintegrē ostu attīstības plāni ES un cita finansējuma programmās.
6.	Reģionālā ekonomiskā attīstība	- vēja parku apkalpošana veicinās pieprasījumu pēc kvalificētiem speciālistiem, piemēram, tehniķiem, inženieriem un loģistikas speciālistiem, līdz ar to valsts un pašvaldību mērogā ir jāveicina izglītības iegūšanas iespējas šajās jomās; - jāveicina vietējo uzņēmumu līdzdalība jaunradītās piegādes ķēdēs, piemēram, metālapstrādē, transportā, inženiertehniskajos pakalpojumos, loģistikā, tūrismā, ēdināšanā, izmitināšanā u.c. jomā.

7.6 Nefinanšu un finanšu mērķi

Realizējot Stratēģijā paredzētās darbības, ir plānots virzīties uz noteiktiem nefinanšu un finanšu mērķiem, kas sasniedzami paralēli vēja parku attīstības tendencēm nākotnē. Definētie nefinanšu mērķi un to sasniedzamās vērtības ir atspoguļotas tabulā 7-2.

Tabula 7-2 Mazo ostu nefinanšu un finanšu mērķi vēja atkrastes parku apkalpošanā

Nr.	Mērķis	Sasniedzamais rādītājs (2033)	Sasniedzamais rādītājs (2033+)	Sasniedzamais rādītājs (2033++)
1	Nefinanšu mērķis - infrastruktūra	- Salacgrīvas ostā ir izveidota infrastruktūra CTV un SOV kuģu apkalpošanai	- Pāvilostas ostā ir izveidota infrastruktūra CTV kuģu apkalpošanai	- Rojas ostā ir izveidota infrastruktūra CTV un SOV kuģu apkalpošanai - Mērsraga un Skultes ostās ir izveidota infrastruktūra SOV kuģu apkalpošanai

2	Nefinanšu mērķis – Baltijas jūrā un Rīgas līcī apkalpoto CTV un SOV tipa kuģu īpatsvars mazajās ostās	80%	80%	80%
3	Finanšu mērķis – investīciju iespējas	Ir ieviests PPP sadarbības modelis, kas nodrošina privātā kapitāla ieplūšanu ostās, lai sekmētu atbilstošas infrastruktūras izveidi.		
4	Finanšu mērķis – ostu ienākumi	Mazās ostas ir diversificējušas ienākumus, t.i., gūst ienākumus no CTV un SOV kuģu apkalpošanas, atbilstoši ostas maksu izcenojumam.		

8 Stratēģijas ieviešanas uzraudzība

Stratēģijas ieviešanas uzraudzības procesam ir jābūt kā instrumentam Latvijas mazo ostu attīstības plānošanai saskaņā ar atkrastes vēja parku attīstības plāniem. Uzraudzības process nodrošina iespēju mērit sasniegtos rezultātus attiecībā pret plānotajiem rezultātiem, un nepieciešamības gadījumā ļauj koriģēt Stratēģiju atbilstoši faktiskās situācijas izmaiņām.

Stratēģijas faktisko ieviešanu nodrošina katras mazās ostas vadība sadarbībā ar vietējo pašvaldību.

Stratēģijas īstenošanas uzraudzību būtu vēlams realizēt saskaņā ar šādiem principiem:

- (1) balstoties uz Stratēģijā noteiktajām prioritātēm reizi gadā apspriest īstenotās rīcības Mazo ostu asociācijā;
- (2) sadarbībā ar Igaunijas mazajām ostām integrēt informāciju par virzību uz nefinanšu un finanšu mērķu izpildi;
- (3) ikgadējā apspriedē būtu vēlams apmainīties ar šādu informāciju:
 - a. Stratēģijā definēto mērķu, uzdevumu un aktivitāšu īstenošanas gaitas un veikto pasākumu īss izvērtējums;
 - b. radušos papildus izaicinājumu vai problēmu identifikācija un priekšlikumi to novēršanai vai ietekmes samazināšanai;
 - c. priekšlikumi par investīciju programmām un rīcību korekcijām, ja tādi ir nepieciešami.

Ar apspriedes rezultātiem tiek iepazīstinātas gan valsts iestādes (EM, SM, VARAM, ZM), gan vietējās pašvaldības.

9 Latvijas un Igaunijas kopējā attīstības stratēģija atkrastes vēja parku apkalpošanā

Kopīgi izstrādātā Latvijas un Igaunijas kopīgā stratēģija atkrastes vēja parku apkalpošanā³⁶ ļauj izvirzīt sekojošus secinājumus:

³⁶ The Estonian-Latvian harbours joint strategy survey. Commissioned by the association of Estonian marine industries. EE-LV00063 harbours and PPP. Prepared by Agne Peetersoo (Punane panda OÜ) Kuressaare, 2024

- no atkrastes vēja parku Baltijas jūrā un Rīgas līcī attīstītāju skatupunkta Latvijas un Igaunijas ostas būs interešu objekts vēja parku būvniecībai un darbības nodrošināšanai;
- savukārt, no Latvijas un Igaunijas ostu puses potenciālie atkrastes vēja parki nākotnē būs nozīmīgs interešu objekts servisa kuģu apkalpošanā;
- Latvijas mazās ostas jau šobrīd funkcionē un nodrošina pakalpojumus zvejas un kravas tipa kuģiem, kā arī jahtām, savukārt Igaunijas ostas, kas potenciāli varētu apkalpot vēja parkus, lielā mērā ir tapšanas procesā un līdz ar to arī nepieciešamo investīciju apjoms ir nozīmīgāks;
- taču gan Igaunijas, gan Latvijas ostās pilnvērtīgu pakalpojumu nodrošināšanai ir nepieciešamas būtiskas investīcijas gan hidrotehnisko būvju, gan krasta infrastruktūras izveidē;
- no tehniskā viedokļa indikatīvi Latvijas mazajām ostām ir labākas sākotnējās tehniskās priekšrocības vēja parku kuģu apkalpošanā;
- īpašs izaicinājums gan Igaunijas, gan Latvijas ostās būs spēja rast risinājumus vēja parku attīstītāju potenciālo investīciju aizsardzībai un interešu nodrošināšanai, t.i., ir jāpanāk ilgtspējīgi publiskās un privātās partnerības modeļi;
- atkrastes vēja parku attīstības plāni tiek skatīti 10 un vairāk gadu perspektīvā. Tādēļ Latvijai un Igaunijai kopīgo interešu nodrošināšanai ir jānodrošina iesaiste starptautiskajā vēja parku attīstības aprītē.