

Pasūtītājs:



**Talsu
novads**

Talsu novada pašvaldība

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

Izpildītājs:



SIA "Konsorts"

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



Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035.gadam

PAKALPOJUMA LĪGUMS NR. TNPCP/25/9-23/479/L

11.decembris, 2025

Interreg



**Co-funded by
the European Union**

Estonia – Latvia

Satura rādītājs

1	IEVADS	7
2	ESOŠĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE LATVIJAS MAZAJĀS OSTĀS.....	8
2.1	VISPĀRĒJA INFORMĀCIJA.....	8
2.2	OSTU ĢEOGRĀFISKĀS ATRAŠANĀS VIETAS	9
2.3	OSTU DARBĪBAS FINANŠU ASPEKTI	10
2.4	VIDES AIZSARDZĪBU REGLAMENTĒJOŠO NORMATĪVO AKTU IETEKMES UZ OSTU DARBĪBU NOVĒRTĒJUMS.....	11
2.5	OSTU DARBĪBU REGLAMENTĒJOŠO NORMATĪVO AKTU NOVĒRTĒJUMS.....	12
2.5.1	<i>Likumi</i>	<i>12</i>
2.5.2	<i>MK izdotie normatīvie akti</i>	<i>13</i>
2.5.3	<i>Pašvaldības saistošie noteikumi un lēmumi</i>	<i>13</i>
2.5.4	<i>Ostu pārvaldes lēmumi.....</i>	<i>13</i>
2.6	OSTU ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS SINERĢIJA AR TALSU NOVADA ATTĪSTĪBAS PLĀNIEM	14
2.7	ROJAS OSTA RAKSTUROJUMS	14
2.7.1	<i>Tehniskie parametri.....</i>	<i>14</i>
2.7.2	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	<i>15</i>
2.7.3	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	<i>18</i>
2.7.4	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	<i>18</i>
2.7.5	<i>Darbaspēks</i>	<i>18</i>
2.7.6	<i>Ostas pārvaldes finanšu darbība</i>	<i>18</i>
2.8	MĒRSRAGA OSTA	22
2.8.1	<i>Tehniskie parametri.....</i>	<i>22</i>
2.8.2	<i>Ostas uzņēmējdarbības raksturojums</i>	<i>23</i>
2.8.3	<i>Perspektīvās teritorijas</i>	<i>26</i>
2.8.4	<i>Nekustamais īpašums ostā</i>	<i>27</i>
2.8.5	<i>Inženiertehniskā infrastruktūra</i>	<i>27</i>
2.8.6	<i>Darbaspēks</i>	<i>28</i>
2.8.7	<i>Ostas pārvaldes finanšu darbība</i>	<i>28</i>
3	NOVADA OSTU DARBĪBAS SOCIĀLI EKONOMISKĀS IETEKMES UZ TALSU NOVADU UN REĢIONU NOVĒRTĒJUMS	31
3.1	MĒRSRAGA OSTA	31
3.2	ROJAS OSTA	34
4	OSTU TIRGUS ANALĪZES.....	36
4.1	LATVIJAS OSTU TIRGUS SITUĀCIJAS ANALĪZE UN SALĪDZINĀJUMS	36
4.2	BALTIJAS JŪRAS VALSTU MAZO OSTU TIRGUS ANALĪZE, TENDENČU UN DARBĪBAS VIRZIENU IZVĒRTĒJUMS.	37
5	UZŅĒMĒJDARBĪBAS VIDES SVID ANALĪZE	39
6	OSTU ATTĪSTĪBAS BIZNESA MODELIS	40
6.1	INFORMĀCIJA PAR PAKALPOJUMIEM, GALVENIE PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBAS VIRZIENI.....	40
6.2	DARBĪBAS VIRZIENU INDIKATĪVĀ NĀKOTNES IETEKME UZ NOVADA SOCIĀLI EKONOMISKAJIEM RĀDĪTĀJIEM, T.SK. IETEKME UZ TIEŠI AR OSTU DARBĪBU NESAISTĪTIEM SOCIĀLI EKONOMISKIEM PROCESIEM UN AKTIVITĀTĒM.....	41
6.2.1	<i>Rojas ostas plašākas ietekmes novērtējums.....</i>	<i>41</i>
6.2.2	<i>Mērsraga ostas ietekmes novērtējums</i>	<i>43</i>
6.2.3	<i>Kopējie abu ostu papildus radītie pozitīvie efekti</i>	<i>44</i>

6.2.4	<i>Jauno privāto projektu, kas saistās ar ostu pieejamību, iespējamā plašākā ietekme</i>	<i>45</i>
6.3	NEPIECIEŠAMĀ OSTU UN ATBALSTA TERITORIJU INFRASTRUKTŪRA, INVESTĪCIJAS POTENCIĀLIE FINANSĒŠANAS AVOTI	47
6.3.1	<i>Rojas ostas plāni</i>	<i>47</i>
6.3.2	<i>Mērsraga ostas attīstības plāni</i>	<i>49</i>
6.4	MĒRĶA TIRGUS SEGMENTI	51
6.4.1	<i>Kūdra</i>	<i>51</i>
6.4.2	<i>Biokurināmais</i>	<i>53</i>
6.4.3	<i>Celulozes koksne</i>	<i>55</i>
6.4.4	<i>Graudi un labības produkti</i>	<i>56</i>
6.4.5	<i>Zivju nozveja</i>	<i>57</i>
6.5	MĒRĶU GRUPAS, TO INTERESES UN VAJADZĪBAS (IEINTERESĒTO PUŠU ANALĪZE)	57
6.5.1	<i>Kūdra</i>	<i>57</i>
6.5.2	<i>Biokurināmais</i>	<i>59</i>
6.5.1	<i>Celulozes koksne</i>	<i>62</i>
6.5.2	<i>Graudi un labības produkti</i>	<i>64</i>
6.5.3	<i>Zivju nozveja</i>	<i>64</i>
6.6	FINANŠU PROGNOZES	65
6.6.1	<i>Rojas osta</i>	<i>66</i>
6.6.2	<i>Mērsraga osta</i>	<i>74</i>
6.7	OSTAS MAKSU UN PAKALPOJUMU TARIFU APRĒĶINU METODIKAS IZMAIŅAS	79
7	STRATĒGIJAS IETVARŠ	81
7.1	VISPĀRĪGAIS STRATĒGISKAIS MĒRĶIS	81
7.2	NEFINANŠU MĒRĶI	81
7.3	FINANŠU MĒRĶI	82
7.4	SASNIEDZAMIE REZULTATĪVIE RĀDĪTĀJI	83
7.4.1	<i>Sasniedzamie nefinanšu rādītāji</i>	<i>83</i>
7.4.1	<i>Sasniedzamie finanšu rādītāji</i>	<i>84</i>
7.5	OSTU ATTĪSTĪBAS ALTERNATĪVAS	85
7.5.1	<i>Ostu esošā statusa saglabāšana</i>	<i>86</i>
7.5.2	<i>Ostu pārvaldes iestāžu apvienošana</i>	<i>87</i>
7.5.3	<i>Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide katrā ostā atsevišķi vai ostas apvienojot</i>	<i>87</i>
7.5.4	<i>Ostas pārvalde kā privātā kapitālsabiedrība</i>	<i>88</i>
7.5.5	<i>Ostas pārvaldei piederoša kapitālsabiedrība</i>	<i>90</i>
7.5.6	<i>Privātas ostas izveide</i>	<i>90</i>
7.5.7	<i>Ostu attīstības alternatīvu finanšu ietekmes novērtējums</i>	<i>90</i>
7.5.8	<i>Kopsavilkums</i>	<i>94</i>
8	ATTĪSTĪBAS PLĀNA IEVIEŠANA UN UZRAUDZĪBA	95

Tabulu rādītājs

Tabula 2-1 Rojas ostas tehniskie parametri.....	14
Tabula 2-2 Rojas ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2021. līdz 2024. gadam, tūkst. t	16
Tabula 2-3 Rojas ostu apmeklējušo zvejas kuģu skaits laika posmā no 2021. līdz 2024. gadam	17
Tabula 2-4 Rojas ostas pārvaldes finanšu darbību raksturojošie rādītāji no 2020. līdz 2024. gadam, EUR	19
Tabula 2-5 Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR.....	20
Tabula 2-6 Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības izmaksas laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR.....	21
Tabula 2-7 Mērsraga ostas tehniskie parametri	22
Tabula 2-8 Mērsraga ostas kravu apgrozījuma struktūra laika posmā no 2021. – 2024. gadam, tūkst. t..	25
Tabula 2-9 Mērsraga ostu apmeklējušo zvejas kuģu skaits laika posmā no 2021. līdz 2024. gadam.....	26
Tabula 2-10 Mērsraga perspektīvās teritorijas	27
Tabula 2-11 Mērsraga ostas pārvaldes finanšu darbību raksturojošie rādītāji no 2020. līdz 2024. gadam, EUR.....	28
Tabula 2-12 Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR.....	30
Tabula 2-13 Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības izmaksas laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR.....	30
Tabula 3-1 Mērsraga ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t.....	32
Tabula 3-2 Mērsraga ostas kravu apgrozījums pa atsevišķiem termināļiem laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t	32
Tabula 3-3 Mērsraga ostas zivrupniecības kravu un zvejas kuģu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t	33
Tabula 3-4 Mērsraga ostas ražošanas uzņēmumi rezultatīvie rādītāji laika posmā no 2020. – 2023. gadam	33
Tabula 3-5 Rojas ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t.....	34
Tabula 3-6 Rojas ostas kravu apgrozījums pa atsevišķiem termināļiem laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t	34
Tabula 3-7 Rojas ostas zivrupniecības kravu un zvejas kuģu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam	35
Tabula 3-8 Rojas ostā apkalpoto jahtu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam	35
Tabula 3-9 Rojas ostas ražošanas uzņēmumi rezultatīvie rādītāji laika posmā no 2020. – 2023. gadam ..	35
Tabula 4-1 Baltijas jūras mazo ostu vispārējs raksturojums	37
Tabula 5-1 Ostu SVID matrica	39
Tabula 6-1 Rojas ostā strādājošo uzņēmumu darbības galvenie raksturlielumi	42
Tabula 6-2 Mērsraga ostā strādājošo uzņēmumu darbības galvenie raksturlielumi	43
Tabula 6-3 Rojas ostas attīstības plāni	48
Tabula 6-4 Mērsraga ostas attīstības projekti	50
Tabula 6-5 Latvijas ostās izkrauto zivju apjoms laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, tūkst. tonnas....	64
Tabula 6-6 Latvijas ostas izkrauto zivju cena laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR/t	65
Tabula 6-7 Kravas kuģa apmeklējuma izmaksu salīdzinājums Rojas ostai ar kaimiņu ostām.....	68
Tabula 6-8 Zvejas kuģa apmeklējuma izmaksu salīdzinājums Rojas ostai ar kaimiņu ostām	69

Tabula 6-9 Ostas maksu un pakalpojumu tarifu piedāvājums Rojas ostai 2026. gadā.....	70
Tabula 6-10 Rojas ostas pārvaldes finanšu prognozes reālajam scenārijam 2025. – 2035. gadam (tūkst. EUR).....	71
Tabula 6-11 Rojas ostas pārvaldei nepieciešanās investīciju izmaksas laika posmā no 2026. līdz 2035. gadam (milj. EUR).....	73
Tabula 6-12 Mērsraga ostas pārvaldes finanšu prognozes reālajam scenārijam 2025. – 2035. gadam (tūkst. EUR).....	76
Tabula 6-13 Mērsraga ostas pārvaldei nepieciešanās investīciju izmaksas laika posmā no 2026. līdz 2035. gadam (milj. EUR).....	78
Tabula 6-14 Ostas pārvaldes izmaksu centri.....	79
Tabula 7-1 Ostu sasniedzamie nefinanšu mērķi Rojas ostā.....	83
Tabula 7-2 Ostu sasniedzamie nefinanšu mērķi Mērsraga ostā	84
Tabula 7-3 Ostu sasniedzamie finanšu mērķi Rojas ostā	84
Tabula 7-4 Ostu sasniedzamie finanšu mērķi Mērsraga ostā	85
Tabula 7-5 Ostu attīstības alternatīvas	85
Tabula 7-6 Finanšu ietekmes kopsavilkums.....	92

Ilustrāciju rādītājs

Ilustrācija 2-1 Latvijas mazo ostu kravu apgrozījums 2002.-2024. gads, tūkst. tonnas.....	8
Ilustrācija 2-2 Latvijas ostu ģeogrāfiskās atrašanās vietas.....	9
Ilustrācija 2-3 Rojas ostas teritorija.....	15
Ilustrācija 2-4 Rojas ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam	16
Ilustrācija 2-5 Rojas ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā	16
Ilustrācija 2-6 Mērsraga ostas teritorija.....	23
Ilustrācija 2-7 Mērsraga ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam	24
Ilustrācija 2-8 Mērsraga ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā	25
Ilustrācija 4-1 Pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika Latvijas ostās no 2015. līdz 2025. gadam (oktobris) ...	36
Ilustrācija 7-1 Mērsraga un Rojas ostu optimālais organizatoriskais modelis	95

Saīsinājumi

Attīstības plāns Talsu novada ostu attīstības plānu sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. – 2035. gadam

Attīstības plāna autori SIA “Konsorts” un SIA “Ardenis”

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&M	uzturēšana un ekspluatācija
p/l	pamatlīdzekļi
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

Ziņojums ir sagatavots, balstoties uz 2025. gada 2. septembra pakalpojuma līgumu Nr. TNPCP/25/9-23/479/L, kas noslēgts starp Talsu novada pašvaldību (Pasūtītājs) un SIA "Konsorts" (Izpildītājs) par *Talsu novada ostu attīstības plāna sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam* izstrādi.

Stratēģijas izstrāde tiek īstenota (Interreg) Igaunijas-Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2021.-2027. gadam, projekta "Harbours and PPP" (projekta Nr. EE-LV000063) ietvaros.

2 Esošās situācijas analīze Latvijas mazajās ostās

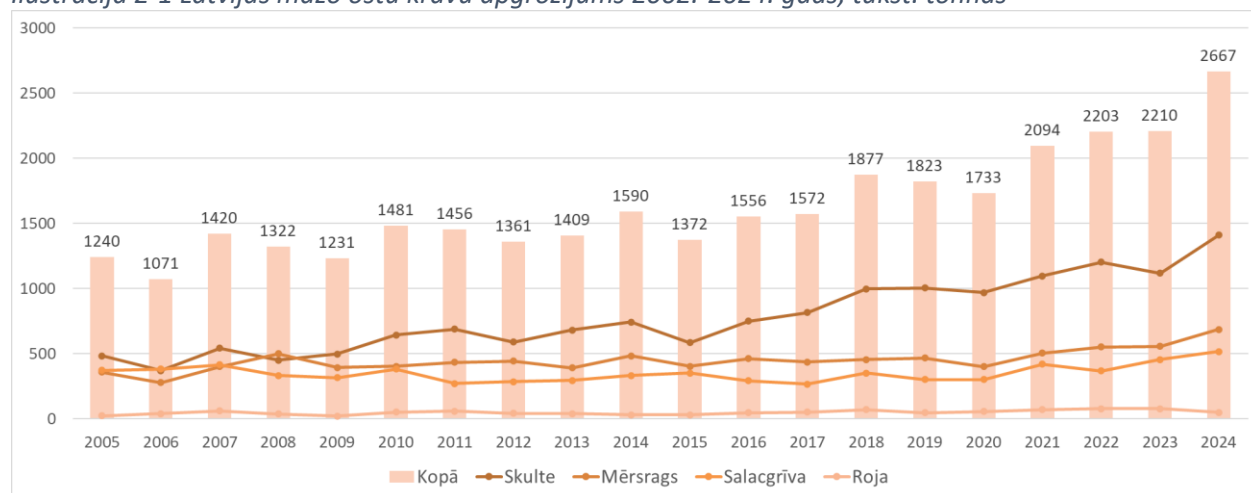
2.1 Vispārēja informācija

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 2-1 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.

2.2 Ostu ģeogrāfiskās atrašanās vietas

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

Ilustrācija 2-2 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 - Ķesteriems - Mērsrags - Kolka”;
- *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”;
- Talsu novadā esošā ostu infrastruktūra:
 - *Mērsraga* osta atrodas Rīgas līča rietumu krastā, Mērsraga ciemā, Talsu novadā, aptuveni 99 km attālumā no Rīgas. No Mērsraga ostas 100 metru attālumā atrodas reģionālais autoceļš P131 “Tukums - Ķesteriems - 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 - Ķesteriems - Mērsrags - Kolka” un P126 “Valdgale - Roja” krustojums;
 - Kolkas laivu steķis atrodas 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”¹.

2.3 Ostu darbības finanšu aspekti

Saskaņā ar Ostu likuma 12. pantu ostas pārvaldes finanšu līdzekļus veido:

- 1) atskaitījumi no ostas maksām;
- 2) zemes nomas maksa;
- 3) nomas (īres) maksa par ostas pārvaldes īpašumā, pārvaldīšanā vai valdījumā esošo nekustamo īpašumu iznomāšanu (izīrēšanu) un maksa par apbūves tiesību;
- 4) investīcijas;
- 5) maksa par ostas pārvaldes sniegtajiem pakalpojumiem;
- 6) dāvinājumi (ziedojumi);
- 7) dotācija no pašvaldības budžeta, ja ostas pārvalde ir pašvaldības iestāde un attiecīgā pašvaldība šādu dotāciju ir paredzējusi savā budžetā.

Saskaņā ar Ostu likuma 13. panta 1. daļu Latvijas ostās var noteikt šādas ostas maksas:

¹ 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>

- 1) tonnāžas maksu;
- 2) kanāla maksu;
- 3) sanitāro maksu;
- 4) mazo kuģu maksu;
- 5) enkura maksu;
- 6) ledus maksu;
- 7) piestātnes maksu;
- 8) kravas maksu;
- 9) loču maksu;
- 10) pasažieru maksu.

Ostas pārvalde var apvienot ostas maksas, ievērojot Ostu likuma 14. pantā minētos nosacījumus.

Ostas maksas un tarifus pēc apspriešanās ostas sadarbības padomē nosaka ostas pārvalde un publicē tos oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis" un ostas pārvaldes tīmekļvietnē. Ostas maksas paaugstinājumi stājas spēkā ne agrāk kā divus mēnešus pēc to publicēšanas oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis".

Saskaņā ar Ostu likuma 14. pantu:

1. Ostās iekasēto tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura, ledus, kravas, loču maksu, kā arī piestātnes, pasažieru un sanitāro maksu saņem ostas pārvalde.
2. Desmit procenti no tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksas tiek ieskaitīti pašvaldības budžetā un izmantojami ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstībai. Pašvaldība divas reizes gadā sagatavo ostas pārvaldei pārskatu par piešķirto līdzekļu izlietojumu.

Saskaņā ar Ostu likuma 15. pantu ostas pārvalde apstiprina šādus tarifu robežlīmeņus šādiem pakalpojumiem, ko sniedz ostā:

- 1) maksu par tauvošanas darbu izpildi;
- 2) maksu par dzeramā ūdens piegādi;
- 3) maksu par atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanu;
- 4) maksu par ostas velkoņu un citu peldošo līdzekļu izmantošanu;
- 5) maksu par ugunsdzēsēju pakalpojumiem.

2.4 Vides aizsardzību reglamentējošo normatīvo aktu ietekmes uz ostu darbību novērtējums

Uz ostu darbību ir attiecināms vispārējais regulējums vides aizsardzības jomā, kā arī speciālais regulējums, kas saistīts ar ostas atrašanās vietu un vispārējo ostas darbību. Atsevišķs regulējums var attiekties uz konkrētu komercdarbību, kas tiek veikta ostā, bet tas padziļināti netiks analizēts.

Latvijas piekrastē noteiktas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas, tostarp ap Rojas un Mērsraga ostām. Teritorijās, kuras skar šīs ostas, ir izveidotas neitrālās zonas, kurās ir atļauts veikt ar ostu saistītās darbības.

MK 2022. gada 22. marta noteikumi Nr. 193 "Kuģu atkritumu pieņemšanas kārtība un kuģu atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība" (izdoti saskaņā ar Ostu likuma 7. panta 2. daļas 6. punktu) paredz pienākumu ostas pārvaldei:

1. Organizēt kuģu atkritumu pieņemšanu un apsaimniekošanu, ņemot vērā ostā ienākošo kuģu tipu, izmērus un tilpību, kuģu atkritumu daudzumu un veidu, šajos noteikumos paredzētos atbrīvojumus, kā arī ostas lielumu un ģeogrāfisko stāvokli, lai nepieļautu kuģa dīkstāvi un aizkavēšanu ostā.
2. Izstrādāt kuģu atkritumu pieņemšanas un apsaimniekošanas plānu.

2.5 Ostu darbību reglamentējošo normatīvo aktu novērtējums

2.5.1 Likumi

Saskaņā ar Ostu likuma 5. pantu ostas darbojas, pamatojoties uz Latvijai saistošiem starptautiskajiem līgumiem, likumiem, MK izdotiem normatīvajiem aktiem un attiecīgās ostas noteikumiem. Mazo ostu darbību reglamentē arī ostu pārvalžu nolikumi.

Saskaņā ar Ostu likuma 7. panta 1. daļu ostas pārvalde ir kapitālsabiedrība vai mazajām ostām – pašvaldības iestāde vai pašvaldības kapitālsabiedrība, kas veic šajā likumā noteiktās ostas pārvaldes funkcijas.

Saskaņā ar Ostu likuma² 26. panta 3. punktu ostas valde ir augstākā lēmēj institūcija, un tai pakļauts izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks. Ostas valdi saskaņā ar “Ostu likuma” 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.

Mērsraga osta un Rojas osta saskaņā ar Ostu likuma 23. pantu ir mazās ostas, tādējādi Ostu likuma vispārīgie noteikumi uz tām attiecas tiktāl, ciktāl nav piemērojami papildu nosacījumi mazajām ostām.

Mērsraga ostas pārvalde un Rojas ostas pārvalde ir atvasinātu publisku personu iestādes (atbilstoši Ostu likuma 7. panta 1. daļai un 26. panta 1. un 7. daļai), ostām ir valsts pārvaldes funkcijas (atbilstoši Ostu likuma 7. panta 2. daļai), līdz ar to ostu darbību papildus Ostu likumam regulē publiskas personas darbību regulējošās tiesību normas.

Ostas pārvaldes galvenās funkcijas publisko tiesību jomā ir navigācijas iekārtu darbības nodrošināšana, ostas kuģu ceļa un akvatorija uzturēšana, drošības, vides aizsardzības un ISPS kodeksa prasību ievērošana, komercdarbības kontrole savas kompetences ietvaros.

Mērsraga ostas pārvalde un Rojas ostas pārvalde veic funkcijas privāto tiesību jomā (atbilstoši Ostu likuma 7. panta 1. daļai), mazās ostas var pārvaldīt arī pašvaldības dibināta kapitālsabiedrība, kura darbojas, ievērojot Pārvaldības likumu (atbilstoši Ostu likuma 27. panta 7. daļai), tādējādi ostu darbību papildus Ostu likumam regulē komercdarbību regulējošās tiesību normas.

Ostas pārvaldes galvenie uzdevumi privāto tiesību jomā ir īpašuma, kopējās infrastruktūras apsaimniekošana un attīstīšana, ostas pakalpojumu nodrošināšana, maksu iekasēšana.

No konkurences tiesību perspektīvas ostu pārvaldēm, vienlaikus darbojoties gan publisko, gan privāto tiesību jomā, ir saistošs valsts atbalsta regulējums (Komercdarbības atbalsta kontroles likums) un pienākums nodrošināt brīvu un godīgu konkurenci (KL 14.¹ pants), privāto tiesību jomā ir saistošs aizliegums slēgt pret konkurenci vērstas vienošanās (KL 11. pants) un dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas aizliegums (KL 13. pants).

Konkurences tiesību normas piemērojamas neatkarīgi no ostas pārvaldes juridiskā statusa – noteicošais ir raksturs (vai publisko, vai privāto tiesību jomā).

Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra regulas 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību, preambulas 6. punktā ir uzsvērts, ka pārredzamiem, taisnīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem, kas attiecas uz ostas infrastruktūras un ostas pakalpojumu finansēšanu un maksu iekasēšanu, ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu

² Ostu likums <https://likumi.lv/ta/id/57435-ostu-likums>

ostas komercstratēģijas un investīciju plānu un attiecīgos gadījumos valsts vispārējās ostu politikas pilnīgu atbilstību konkurences noteikumiem. Regula nav tieši piemērojama Mērsraga ostai un Rojas ostai, taču preambulā norādītie vispārīgie nozares darbības principi ir ņemami vērā.

Saskaņā ar Ostu likuma 7. panta 4. daļu privātajās ostās pārvaldes kārtību nosaka ostas īpašnieks, bet kuģošanas drošība tiek nodrošināta šā likuma 5. nodaļā noteiktajā kārtībā.

2.5.2 MK izdotie normatīvie akti

MK 2023. gada 23. maija noteikumi Nr. 256 "Kārtība, kādā ostu pārvalde nosaka ostas maksas, to atvieglojumus un atbrīvojumus, kā arī ostas pakalpojumu tarifu robežlīmeņus" (izdoti saskaņā ar Ostu likuma 7. panta 2. daļas 1. punktu un 13. panta 3.¹ daļu) ir saistoši, ostas pārvaldei nosakot maksas robežlīmeņus par Ostu likuma 15. panta 1. daļā paredzētajiem pakalpojumiem.

Pamatojoties uz Ostu likuma 3. pantu, MK nosaka ostu robežas. Ņemot vērā minēto, ir pieņemti:

- 1) MK 2006. gada 14. februāra noteikumi Nr. 141 "Noteikumi par Mērsraga ostas robežu noteikšanu";
- 2) MK 2012. gada 26. jūnija noteikumi Nr. 454 "Noteikumi par Rojas ostas robežu noteikšanu".

2.5.3 Pašvaldības saistošie noteikumi un lēmumi

Atbilstoši Ostu likuma 6. panta 1. daļai ir pieņemti Mērsraga novada domes 2014. gada 16. janvāra saistošie noteikumi Nr. 2/2014 "Mērsraga ostas noteikumi", kā arī, ievērojot Ostu likuma 5. pantu, 2021. gada 28. oktobrī ir apstiprināts Mērsraga ostas pārvaldes nolikums.

Ievērojot Ostu likuma 5. pantu, ir pieņemts Talsu novada domes 2021. gada 28. oktobra lēmums Nr. 302 "Par nolikuma "Rojas ostas pārvaldes nolikums" apstiprināšanu".

Saskaņā ar Ostu likuma 6. panta 2. daļu ostas noteikumi ir obligāti visām juridiskajām un fiziskajām personām, kuras darbojas vai uzturas ostā, un to izpildi pārrauga ostas pārvalde.

2.5.4 Ostu pārvaldes lēmumi

Rojas ostas pārvalde ir apstiprinājusi:

- 1) 2022. gada 16. februārī noteikumus "Rojas ostas maksas un ostas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi";
- 2) 2023. gada 14. jūlijā "Rojas ostas kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plāns 2023.–2028. gadam";
- 3) 2023. gada 28. aprīlī "Zemes nomas un apbūves tiesību maksas un līguma termiņa noteikšanas metodika".

Mērsraga ostas pārvalde ir apstiprinājusi:

- 1) 2023. gada 27. decembrī "Mērsraga ostas maksas";
- 2) 2023. gada 26. septembrī "Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plāns Mērsraga ostā";
- 3) 2015. gada 26. februārī "Zemes nomas maksas un līguma termiņa noteikšanas metodika";
- 4) 2021. gada 20. septembrī "Atlīdzības maksas par apbūves tiesību un apbūves tiesības līguma termiņa noteikšanas metodika".

2.6 Ostu attīstības plānošanas sinerģija ar Talsu novada attīstības plāniem

Talsu novada dome 2022. gada 31. martā apstiprināja divus Talsu novada attīstības plānošanas dokumentus: Talsu novada ilgtspējīgas attīstības stratēģiju 2022.-2040. gadam un Talsu novada attīstības programmu 2022.-2028. gadam.

Talsu novada Attīstības programma identificē Rojas un Mērsraga ostas kā nozīmīgu ekonomisko resursu. Stratēģiskajā daļā tiek paredzēta ostu kopējā attīstība, t. sk. vērtējot iespēju veidot vienotu Rojas un Mērsraga ostas attīstības stratēģiju. Izvirzītais vienotās stratēģijas mērķis - palielināt ostu konkurētspēju, racionalizēt pārvaldību (piemēram, iespēja izveidot vienu pārvaldību ar divām piestātnēm), kā arī veicināt kopēju mārketingu un komunikāciju par ostu pakalpojumiem.

Tiek plānots veicināt industriālo teritoriju izmantošanu ostu tuvumā: attīstīt industrijas/pakalpojumu zonas pie ostām (piemēram, kempingu laukumi).

Papildus Talsu novada stratēģijā ir uzsvērtā piekrastes tūrisma attīstība, kas ietver gan jūras un piekrastes tūrisma formu, gan aktivitātes saistībā ar ostām (zveja, jahtas, rekreācija).

Dokumentos tiek akcentēta "ilgtspējīgas zilās ekonomikas" attīstība – tas nozīmē, ka ostu attīstība varētu būt ne tikai kravu/jūras transporta funkcija, bet arī ilgtspējīgs resurss ar pievienoto vērtību tūrisma un rekreācijas jomā.

Konkrēti infrastruktūras vai objektu attīstības projekti ostu teritorijās pašvaldības investīciju plānā līdz 2027. gadam netiek paredzēti, taču zem vidēja termiņa prioritātes (VTP3) Mājoklis, vide un mobilitāte, ir paredzēts Rīcības virziens (RV15) Mobilitāte un transporta infrastruktūra, kas paredz Rīcības, lai attīstītu novada autoceļu un ielu tīklu (R38.1.), kā arī lai attīstītu uzņēmējdarbībai nozīmīgus autoceļus (R41.1), kas var paredzēt projektus gan ar tiešu, gan netiešu ietekmi uz ostu attīstību.

2.7 Rojas osta raksturojums

2.7.1 Tehniskie parametri

Rojas ostas kopējā platība ir ~36 ha³ un tajā atrodas deviņas piestātnes (skatīt 2-1. tabulu, ilustrāciju 2-3).

Tabula 2-1 Rojas ostas tehniskie parametri

Ostas platība		Tehniskie parametri	
35,65 ha		Piestātņu skaits	9
Zemes platība	15,67 ha	Maksimālais dziļums	6,2 m
Iekšējie ūdeņi	19,98 ha	Maksimālais kuģa garums	120
Brīvā teritorija	~7 ha (t.s. 3,3 ha ostas akvatorijās)	Maksimālais kuģa platums	18 m
		Maksimālā kuģa iegrime	5,0 m (5,6 m)
		Maksimālā kravnesība	5 000 DWT

Avots: Rojas ostas pārvalde

³ <https://likumi.lv/ta/id/250008-noteikumi-par-rojas-ostas-robezu-noteiksanu>

Ilustrācija 2-3 Rojas ostas teritorija



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

2.7.2 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

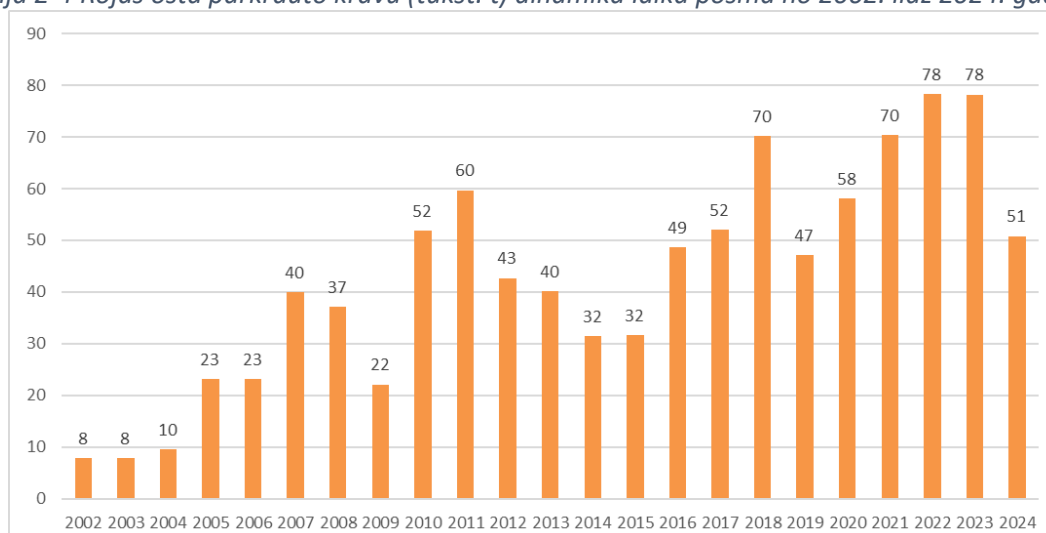
Vēsturiski Rojas ostā ir attīstījušies šādi darbības galvenie virzieni:

- 1) kravu transports;
- 2) zvejas kuģu apkalpošana un zivju pārstrāde;
- 3) jahtu apkalpošana.

Kravu transports

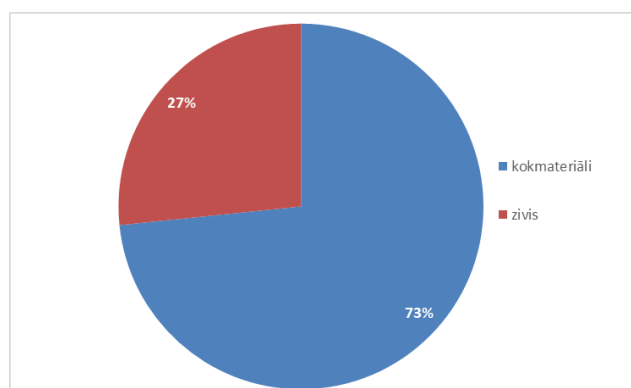
Kopējais kravu apgrozījums Rojas ostā 2024. gadā bija 50,8 tūkst. t (skatīt 2-4. ilustrāciju), kas salīdzinājumā ar 2023. gadu ir kritums par 35%. Galvenokārt ostā tiek pārkrauta koksne, tai skaitā celulozes un kurināmā. 2023. gadā no ostā pārkrauto kravu apjoma 77% veidoja koksne, bet atlikušos 23% - Baltijas jūrā un Rīgas līcī nozvejotās zivis vietējo uzņēmumu vajadzībām.

Ilustrācija 2-4 Rojas ostā pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika laika posmā no 2002. līdz 2024. gadam



Kravu struktūrā Rojas ostā dominē kokmateriāli (73%) un zivis (27%) (skatīt 2-5. ilustrāciju).

Ilustrācija 2-5 Rojas ostā pārkrauto kravu struktūra 2024. gadā



Kopš 2021. gada Rojas ostu raksturo mainīgs kravu apgrozījums, tai skaitā straujš kravu apgrozījuma kritums 2024. gadā (skatīt 2-2. tabulu).

Tabula 2-2 Rojas ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2021. līdz 2024. gadam, tūkst. t

	Kravu veids	2021	2022	2023	2024
Iekrautas	Smiltis*	5,0	0	0	0
	Šķelda*	28,1	36,6	38,1	24,5
	Apalkoki*	24,3	27,8	25,5	12,8
Izkrautas	Zivis	13,0	10,6	14,3	13,4
Kopā		70,4	75,0	77,9	50,7
Kravas kuģu skaits		22	29	24	16

Avots: Rojas ostas pārvalde

Rojas ostā darbojas stividoru uzņēmums SIA "Laskana Mežs", kā arī 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.

Kravu pārkraušanai Rojas ostā tiek izmantotas piestātnes Nr. 1 un Nr. 9, kurās kravu iekraušanu kuģos un uzglabāšanu nodrošina SIA “Laskana Mežs”. Minētajās piestātnēs var tikt apkalpoti kuģi ar maksimālo garumu līdz 115 m un iegrīmi līdz 5,0 m.

Rojas ostu apmeklējošos kuģus apkalpo šādas kuģu aģentu kompānijas: LSEZ SIA “Laskana”, SIA “Baltica Shiping”, SIA "Mersrags Shipping Agency" un SIA “CF&S Latvia”.

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”⁴ ostā ir 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 ostai ir augsti attīstīta ražošanas (t. i., zvejniecības, zivju apstrādes, kuģa remonta) komponente un objektīvi ierobežota kravu pārvadājumu komponente. Administratīvi teritoriālās reformas kontekstā, darbojoties vienā novadā, abām ostām ir potenciāls veiksmīgai sadarbībai, izmantojot abu ostu stiprās puses.

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

Zvejas kuģu apkalpošana un zivju pārstrāde

Rojas osta vēsturiski ir lielākā zvejas osta pie Rīgas līča, kurā bāzējas praktiski visa Rīgas līča zvejas flote. Zvejas kuģu ostas apmeklējumu skaits sastāda vidēji 1 500 – 2 000 reizes gadā. Rīgas līcī nozvejoto un Rojā izkrauto zivju apjoms vidēji sastāda 11 tūkstošus tonnu gadā, un tieši zvejniecības uzņēmumu darbība nodrošina Rojas pagastā un tam pieguļošajās teritorijās atrodošos uzņēmumu ekonomisko aktivitāti.

Zvejas kuģu izkraušanai un stāvēšanai tiek izmantotas piestātnes Nr. 5 un Nr. 6. Zvejas kuģu izkraušanu un stāvēšanu pie piestātnēm Nr. 5 un Nr. 6 nodrošina zvejniecības biedrība “Roja”.

Tabula 2-3 Rojas ostu apmeklējušo zvejas kuģu skaits laika posmā no 2021. līdz 2024. gadam

Rādītājs	2021	2022	2023	2024
Zvejas kuģi	1 402	1 839	2 059	1 444

Avots: Rojas ostas pārvalde

Jahtu apkalpošana

Ostā ir nodrošināta stāvvietā 50 jahtām, ir pieejams sanitārais mezgls ar WC, dušām un veļas mazgātuvī. Jahtu ostā darbojas bērnu un jauniešu burāšanas sporta skola. Papildu informācijai skatīt 3-8. tabulu.

⁴ 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>

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

Rojas ostas pārvalde sadarbībā ar vairāku Latvijas plānošanas reģionu administrācijām īstenoja 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". Šo projektu ietvaros Rojas ostas pārvalde ir veikusi jahtu ostas padziļināšanu, peldošo piestātņu un navigācijas zīmju uzstādīšanu.

2.7.3 Nekustamais īpašums ostā

Rojas ostas zeme un iekšējo ūdeņu daļa (akvatorija) ir valsts īpašums. Saskaņā ar 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 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.

Kopējā iznomātās zemes platība Rojas ostā ir 18,8 ha, kas ir iznomāta sešiem nomniekiem. Lielākie nomnieki (neskaitot Talsu novada pašvaldību, kas nomā zemi, uz kuras atrodas Rojas estrāde) ir SIA "Rojas ostas attīstības parks" (7,6 ha, t. sk. 3,3 ha akvatorija, attiecīgi teritorija nav izmantojama uzņēmējdarbībai, neveicot priekšostas padziļināšanu, teritorijas uzbēršana un infrastruktūras izbūvi) atkrastes vēja parka tehniskās apkopes bāzes būvniecībai un SIA "Laskana Mežs" (3,1 ha teritorija kokmateriālu uzglabāšanai un iekraušanai kuģos).

2.7.4 Inženiertehniskā infrastruktūra

Rojas teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t. i., ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV elektroapgādes 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.

Rojas ostai nav dzelzceļa pievedceļa, un visi kravu pārvadājumi tiek nodrošināti pa autotransporta pievedceļiem.

2.7.5 Darbaspēks

Rojas ostas pārvaldei ir raksturīga personāla novecošanās. Darbinieku skaits Rojas ostā ir septiņi darbinieki. Rojas ostas pārvaldes personāla vidējais vecums ir apmēram 64 gadi. Ostas pārvaldes darbinieku vecums ir būtiski svarīgs tiem darbiniekiem, kuri ir tieši iesaistīti kuģošanas drošības nodrošināšanā, t.i., ločiem, velkoņu apkāpēm. Šādā situācijā amatu vakancēm jau tuvākā nākotnē ir svarīgi piesaistīt salīdzinoši jaunākus amatu kandidātus.

2.7.6 Ostas pārvaldes finanšu darbība

Finanšu darbības raksturojums

Finanšu darbības vispārējs raksturojums ietver Rojas ostas pārvaldes gada pārskatos publicēto informāciju atbilstoši peļņas vai zaudējumu aprēķina pieejai (skatīt 2-4. tabulu).

Tabula 2-4 Rojas ostas pārvaldes finanšu darbību raksturojošie rādītāji no 2020. līdz 2024. gadam, EUR

Pozīcijas	2020	2021	2022	2023	2024
Pašu kapitāls	(877 025)	(881 282)	498 643	21 450	(87 939)
Bilances aktīvu kopsumma	878 301	851 485	712 179	222 995	190 234
Neto apgrozījums	123 144	157 294	179 967	171 850	129 285
Bruto peļņa vai zaudējumi	(82 986)	99 488	71 346	87 265	(58 580)
Peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem	(63 099)	(42 557)	1 379 924	23 217	(109 389)
Naudas līdzekļi gada beigās	796	454	300	430	326
Neto peļņas rentabilitāte	(51%)	(27%)	489%	14%	(85%)
Vispārējais apgrozāmo līdzekļu koeficients	0,05	0,04	0,35	0,54	0,21
Kreditoru un pašu kapitāla attiecība	(1,98)	(1,95)	(120,85)	9,40	(3,16)

Avots: Attīstības plāna autori, izmantojot Rojas ostas pārvaldes gada pārskatus

No 2-4. tabulas datiem secināms, ka Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās darbība nav ilgtspējīga: vairākus gadus, tai skaitā 2024. gadā, ostas pārvaldei ir bijis negatīvs pašu kapitāls, negatīva bruto peļņas rentabilitāte (ražošanas izmaksas ir lielākas nekā neto apgrozījums), negatīva neto peļņas rentabilitāte, kā arī apgrozāmo līdzekļu trūkums (vispārējais apgrozāmo līdzekļu koeficients ir mazāks par vienu).

Ievērojamā neto peļņa 2022. gadā ir saistīta ar valsts prasības pret Rojas ostas pārvaldi dzēšanu 1 461 581 EUR apmērā saistībā ar valsts galvojumu a/s "Luminor Bank" aizdevuma saņemšanai un ilgtermiņa aktīvu (zemes) pārvērtēšanu 500 410 EUR, bet vienlaikus nepalielinot Rojas ostas pārvaldes naudas ieņēmumus.

Turpmāk tekstā ir dots Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības raksturojums, kas ir balstīts uz ostas pārvaldes budžeta sagatavošanas metodiku atbilstoši naudas plūsmas pieejai un palīdz labāk novērtēt ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības finanšu ilgtspēju.

Rojas ostas pārvaldes finanšu līdzekļus veido Ostu likuma 12. pantā noteiktie ieņēmumi, kuru galvenie veidi ir minēti zemāk tekstā.

Atskaitījumi no ostas maksām

Rojas ostas maksu tarifus nosaka dokuments "Rojas ostas maksas un ostas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi"⁵ saskaņā ar kuru Rojas ostā ir noteiktas šādas ostu maksas:

- 1) tonnāžas maksa;
- 2) kanāla maksa;
- 3) sanitārā maksa;
- 4) piestātnes maksa;
- 5) loču maksa;
- 6) mazo kuģu maksa;
- 7) pasažieru maksa.

⁵ Apstiprināts ar Rojas ostas valdes sēdes 2025. gada 31. janvāra valdes sēdes lēmumu Nr.3.1.

Zemes nomas un apbūves tiesību maksa

Rojas ostā zemes nomas un apbūves tiesību maksas lielums un līguma termiņš tiek noteikts saskaņā ar dokumenta "Zemes nomas un apbūves tiesību maksas un līguma termiņa noteikšanas metodika"⁶ nosacījumiem.

Saskaņā ar metodiku ostas teritorijā ir šādas zemes vienības un to daļas:

1. Apbūvētas zemes vienības un to daļas, uz kurām atrodas ēkas un būves, tai skaitā ar vai bez infrastruktūras, kas nepieciešamas ar ostas funkcijām saistītas komercdarbības veikšanai.
2. Apbūvētas zemes vienības un to daļas, uz kurām atrodas ēkas un būves, kas nav saistītas ar ostas funkcijām saistītas komercdarbības veikšanu.
3. Apbūvēti zemesgabali, uz kuriem atrodas pašvaldībai piederošas ēkas un būves.
4. Neapbūvētas zemes vienības un to daļas (tai skaitā ostas akvatorija) ar apbūves tiesībām, kuras nav izmantojamas uzņēmējdarbībai bez teritorijas uzbēršanas.

Zemes nomas maksu nosaka kā procentuālu attiecību no zemesgabala kadastrālās vērtības. Maksimālais zemes nomas līguma termiņš ir 45 gadi.

Papildu informācijai skatīt 2. pielikumu "Rojas ostas zemes nomas un apbūves tiesību maksas un līguma termiņa noteikšanas metodika".

Maksa par ostas pārvaldes sniegtajiem pakalpojumiem

Saskaņā ar 2025. gada 31. janvāra dokumentu "Rojas ostas maksas un ostas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi" Rojas ostā ir noteikti šādi ostas maksas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi:

- samaksa par ostas velkoņu izmantošanu;
- samaksa par tauvošanas darbu izpildi.

Papildus ir noteikta pakalpojumu maksa par jahtu un kuteru stāvvietu izmantošanu.

Rojas ostas pārvaldes ieņēmumi un izdevumi

Informācija par Rojas ostas pārvaldes ieņēmumiem un izdevumiem ir dota atbilstoši Rojas ostas pārvaldes gada pārskatu datiem (peļņas vai zaudējumu aprēķina).

Rojas ostas pārvaldes ieņēmumu dinamiku pamatā nosaka lielo (kravas) kuģu ostas maksu (68,7% no kopējiem pārvaldes ieņēmumiem 2024. gadā) un zemes nomas (17,7% no kopējiem pārvaldes ieņēmumiem) ieņēmumi. Pārējie ieņēmumi - ieņēmumi no jahtu piestātņu izmantošanas (6,6%), iekasētās mazo (zvejas) kuģu ostas maksas (6,2%) un ieņēmumi no kuģa "Hercogs" (0,7%) veido salīdzinoši nelielu kopējo ieņēmumu daļu.

Līdzīgi kā kravu apgrozījuma gadījumā lielo kuģu ostas maksu ieņēmumu apjoms uzrāda krasas iekasētā apjoma svārstības un korelē ar ostā pākrauto kravu apgrozījumu. Savukārt zemes nomas maksas ieņēmumu apjoms kopš 2021. gada uzrāda negatīvu dinamiku (skatīt 2-5. tabulu).

Zemes nomas maksas ieņēmumu samazinājums izskaidrojams ar to, ka galvenais Rojas ostas zemes nomnieks SIA "Laskana Mežs" 2022. gadā pabeidza ieguldījumu kapitalizāciju saskaņā ar 01.03.2017 "Vienošanos par ostas infrastruktūras objektos veikto uzlabojumu kompensāciju".

Tabula 2-5 Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR

⁶ Apstiprināts Rojas ostas valdes sēdē 2023. gada 28. aprīlī ar lēmumu Nr. 3.2.

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

Ieņēmumu pozīcijas	2020	2021	2022	2023	2024
Ostas kravu apgrozījums, tūkst. tonnas (koksnes kravas un zivis)	57,9	70,4	75,0	77,9	50,7
Lielo (kravas) kuģu ostas maksas	85 676	103 989	127 499	126 944	88 852
Mazo (zvejas) kuģu ostas maksas	5 590	6 262	9 809	11 791	7 967
Ieņēmumi no jahtu piestātņu izmantošanas	2 903	2 939	4 305	9 096	8 605
Ieņēmumi no kuģa "Hercogs"	0	0	660	723	907
Zemes noma	28 975	44 104	37 694	23 296	22 954
Kopā	123 144	157 294	179 967	171 850	129 285

Avots: Rojas ostas pārvaldes gada pārskati (ņemti vērā pamatdarbības ieņēmumi)

2-6. tabulā ir dotas Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības izmaksas.

Tabula 2-6 Rojas ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības izmaksas laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR

Izmaksu pozīcijas	2020	2021	2022	2023	2024
Administrācijas izmaksas	38 278	35 994	43 378	47 257	45 670
Ražošanas izmaksas	206 130	57 806	108 621	84 585	187 865
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	61 343	68 192	1 349 ¹	15 432	612
Procentu izdevumi un tamlīdzīgas izmaksas	1 144	437	266	7 606	6 037
Kopā	306 895	162 429	153 614	154 880	240 184

Piezīme: ¹ 2022. gada izmaksās nav iekļauti norakstītie nepabeigtās celtniecības izdevumi 608 797 EUR, kas saistīti ar Latvijas valsts galvoto a/s "Luminor Bank" aizdevumu kuģu ceļa padziļināšanai.

Avots: Rojas ostas pārvaldes gada pārskati

No 2-5. un 2-6. tabulas datiem redzams, ka laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam (izņemot 2022. un 2023. gadu) pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības izmaksas pārsniedz saimnieciskās darbības ieņēmumus. Tas liecina par Rojas ostas pārvaldes rentablu saimniecisko pamatdarbību. Galvenais iemesls ir kravas kuģu ostas maksu un pakalpojumu tarifu nepietiekams pieaugums, kā arī ostas maksas nepaaugstināšana mazajiem (zvejas) kuģiem.

2.8 Mēsraga osta

2.8.1 Tehniskie parametri

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

Mēsraga ostas kopējā platība ir ~78,4 ha⁷ un tajā atrodas 14 piestātnes (skatīt 2-7. tabulu, ilustrācija 2-6).

Tabula 2-7 Mēsraga ostas tehniskie parametri

Ostas platība	78,35 ha
Zemes platība	47,65 ha
Iekšējie ūdeņi	30,7 ha
Brīvās teritorijas	~33 ha

Tehniskie parametri	
Piestātņu skaits	14
Maksimālais dziļums	8 m
Maksimālais kuģa garums	130
Maksimālais kuģa platums	16 m
Maksimālā iegrimē	6,5 m
Maksimālā kravnesība	7 000 DWT

Avots: Mēsraga ostas pārvalde

⁷ <https://likumi.lv/ta/id/128922-noteikumi-par-mersraga-ostas-robezu-noteiksanu>

Ilustrācija 2-6 Mērsraga ostas teritorija



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 (zāģbaļķi, akmens šķembas, tehniskā sāls u. c.). Nelielu, bet vietējai ekonomikai nozīmīgu apjomu kravu sortimentā veido nozvejotās svaigās zivis.

2.8.2 Ostas uzņēmējdarbības raksturojums

Vēsturiski Mērsraga ostā ir attīstījušies šādi darbības galvenie virzieni:

- 1) kravu transports;
- 2) zvejas kuģu apkalpošana un zivju pārstrāde;
- 3) jahtu apkalpošana.

Kravu transports

Kravu apstrāde ir galvenais Mērsraga ostā sniegto pakalpojumu veids, kas ietver kravu konsolidācijas, uzglabāšanas un iekraušanas/izkraušanas operācijas. Kokmateriālu kravu gadījumā kravu apstrāde, veicot kokmateriālu iepirkšanu no vietējiem mežu īpašniekiem vai mežistrādes uzņēmumiem, var būt saistīta arī ar ostas teritorijā īstenotām tirdzniecības operācijām.

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 publiskajām (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 daļa otro un trešo vietu starp Latvijas mazajām ostām.

Mērsraga osta līdz šim ir bijusi veiksmīga stratēģisko partneru piesaistē, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, nodrošinot stabilus kravas apjomus ostai. Mērsraga ostā darbojas vairāki ārvalstu kompāniju meitas uzņēmumi, kā arī vietējās firmas, kas importē un eksportē dažādas kravas: SIA "ACA Forest" (iepriekšējais nosaukums "Metsa Forest Latvia"), SIA "Scandbio Latvia", SIA "Domše Latvija", SIA "ACA Timber" un citas.

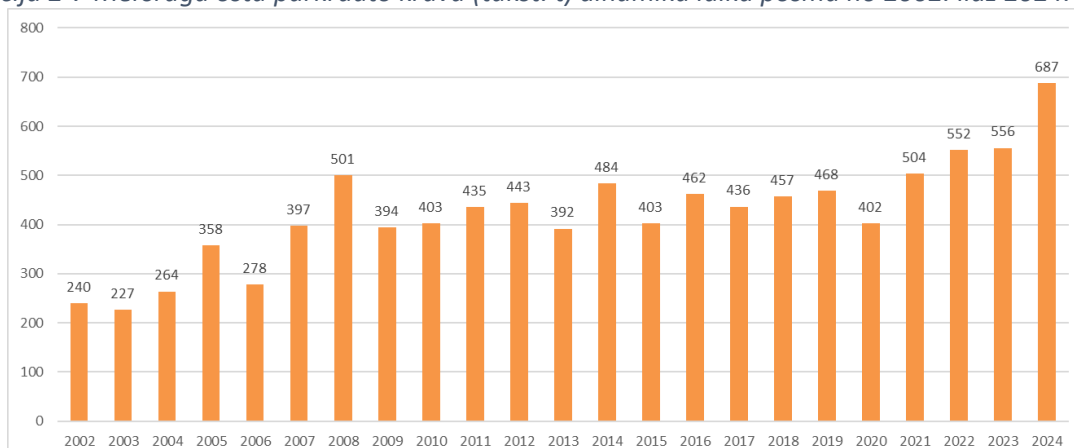
Ostā darbojas četri kravu termināļi:

- SIA "Ankra". Ģenerālkraavu un beramkraavu terminālis. Var apkalpot kuģus ar iegrimi līdz 5,0 m un garumu līdz 112 m (piestātne Nr. 4);
- SIA "Fineks MT". Ģenerālkraavu un beramkraavu terminālis. Galvenie kravu veidi: apaļkoki, koksnes šķelda, koksnes granulas, smilts, akmens šķembas, rapsis. Apkalpo kuģus ar iegrimi līdz 6,5 m un garumu līdz 135 m (piestātne Nr. 6 un Nr. 6A);
- SIA "ACA Forest". Ģenerālkraavu un beramkraavu terminālis. Galvenie kravu veidi: apaļkoki, koksnes šķelda. Pieņem kuģus ar iegrimi līdz 6,3 m un garumu līdz 130 m (piestātne Nr. 7). Terminālī darbojas SIA "ACA Forest" Mērsraga ostas koksnes iepirkšanas punkts;
- SIA "Mērsraga Termināls". Zvejas terminālis, ir noliktava ar zivju atvēršanas telpu un tehnoloģiskais laukums. Kuģu maksimālā iegrimē 4,0 m, garums – 27 m (piestātne Nr. 9).

Mērsraga ostu apmeklējošos kuģus apkalpo šādas kuģu aģentu kompānijas: SIA "Ahlmann Zerssen", SIA "All OverSeas", SIA "Alpha Shipping Company", SIA "Andersson Shipping Ltd", SIA "Baltica Shipping", SIA "Baltic Marine Services", SIA "CF&S Latvia", SIA "Compass Transit", SIA "Daugava Shipping Services", SIA "Greenline Maritime", SIA "Mersrags Shipping Agency", SIA "RIX Shipping", SIA "Silver Star Agencies", SIA "Vara Shipping".

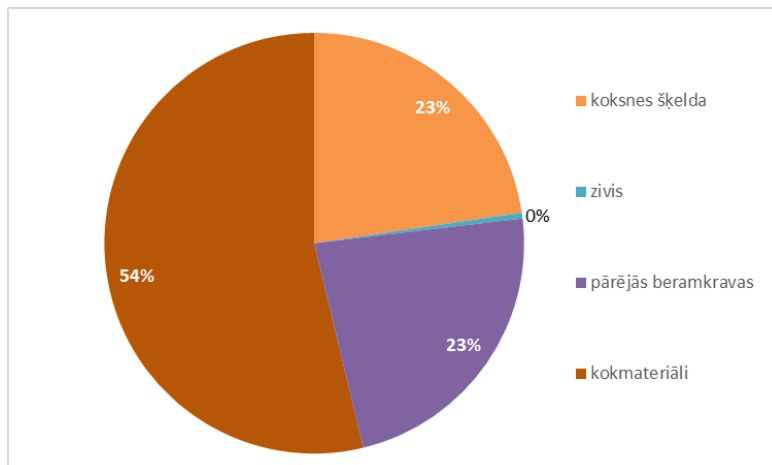
Kopējais koksnes kravu apgrozījums Mērsraga ostā 2024. gadā bija 687,3 tūkst. t, kas salīdzinājumā ar 2023. gadu ir kāpums par 23,6%.

Ilustrācija 2-7 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 2-8 Mērsraga ostā
pārkrauto kravu struktūra 2024.
gadā*



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 briķetes), kuri tiek nosūtīti uz Ziemeļvalstu celulozes ražošanas uzņēmumiem un termocentrālēm, kā arī kūdra uz Holandi pārstrādei substrātos.

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

2024. gadā Mērsraga ostu raksturoja šāda iekrauto un izkrauto kravu attiecība:

- iekrautās kravas (kurināmais, apaļkoki): 617,5 tūkst. t, jeb 89,9% no ostas kopējā kravu apgrozījuma;
- izkrautās kravas (zāģbaļķi, zivis): 69,7 tūkst. t, jeb 10,1% no ostas kopējā kravu apgrozījuma.

Kopš 2021. gada Mērsraga ostu raksturo nepārtraukti pieaugošs kravu apgrozījums, tomēr vienlaicīgi ir notikusi ostā pārkraujamo kravu nomenklatūras sašaurināšanās, pārstājot pārkraut tādus kravu veidus kā kūdra, smilts, labība (skatīt 2-8. tabulu).

Tabula 2-8 Mērsraga ostas kravu apgrozījuma struktūra laika posmā no 2021. – 2024. gadam, tūkst. t

	Kravu veids	2021	2022	2023	2024
Iekrautas	Kūdra	11,2	7,4	9,5	0
	Koksnes šķelda	171,9	151,6	154,3	221,3
	Koksnes granulas	76,8	62	56,4	65,4
	Smilts	35,7	39,5	57,1	93,1
	Labība	5,3	2,5	0	0
	Koku mizas	1,8	0	0	0
	Zāģmateriāli	1,2	0	0	0
	Papīrmalka (eksports)	125,8	188,9	223,5	303,2
Izkrautas	Zāģbaļķi (imports)	70,3	96,4	52,3	66,7

	Zivis	4,1	3,4	3	3
	Tērauda izdedži	0	0	0	0
Kopā		504,1	551,7	556,1	687,3
Kravas kuģu skaits		142	140	133	164

Avots: Mērsraga ostas pārvalde

Saskaņā ar Mērsraga ostas pārvaldes sniegto informāciju 2025. gadā tiek prognozēts aptuveni 20% kravu apgrozījuma samazinājums, bet 2026. gadā – 15% samazinājums, jo ir sarucis papīrmalkas pieprasījums Skandināvijas valstīs.

Zvejas kuģu apkalpošana un zivju pārstrāde

Vēsturiski svarīga Mērsraga ostas saimnieciskās nozares daļa bija zivju pārstrāde, kas šobrīd objektīvu apstākļu dēļ ir samazinājusies. Zvejas kuģi Mērsraga ostā tiek apkalpoti SIA “Mērsraga Termināls” apsaimniekotajā zvejas piestātnē Nr. 9.

Tabula 2-9 Mērsraga ostu apmeklējušo zvejas kuģu skaits laika posmā no 2021. līdz 2024. gadam

Rādītājs	2021	2022	2023	2024
Zvejas kuģi	473	509	449	236

Avots: Mērsraga ostas pārvalde

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”⁸ ostā ir ļoti augsts potenciāls akvakultūras vajadzībām nepieciešamo servisa pakalpojumu nodrošināšanai un zivju produktu pārstrādei.

Jahtu apkalpošana

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

Mērsraga ostā ir divas jahtu piestātnes, kuras apsaimnieko komersanti SIA “Ada” un SIA “Kurland”. SIA “Ada” ostas labajā krastā izveidojusi jahtu centru ar peldošām piestātnēm, naktsmītni burātājiem un informācijas centra ēku, bet SIA “Kurland” turpina labiekārtot ostas kreisā krasta piestātni Nr. 1A, pie kuras izbūvēts pasažieru terminālis un ērti piebraucamie ceļi. SIA “Yachtland” piedāvā jahtu uzglabāšanas un remonta pakalpojumus.

Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar vairāku Latvijas plānošanas reģionu administrācijām 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”.

2.8.3 Perspektīvās teritorijas

Mērsraga ostā ir šādas potenciālas ar kravu pārkraušanu saistītas attīstības teritorijas ar jau esošu ostas infrastruktūru (skatīt 2-10. tabulu).

⁸ 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-nepieciessamo-iekartu-ierikosanai-un-ekspluatacijai>

Tabula 2-10 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.

Avots: Mērsraga ostas pārvalde

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

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

2.8.4 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.

2.8.5 Inženiertehniskā infrastruktūra

Mērsraga teritorijā ir attīstīta publiskā infrastruktūra (t.i., ūdens apgāde, kanalizācija, ūdens attīrīšanas iekārtas). Ostas teritorijā ir nodrošināta pieslēgšanās 20 KV elektroapgādes 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.

2.8.6 Darbaspēks

Līdzīgi kā Rojas ostas pārvaldei, arī Mērsraga ostas pārvaldei ir raksturīga personāla novecošanās problēma. Darbinieku skaits Mērsraga ostā ir 25 darbinieki. Esošā Mērsraga ostas pārvaldes personāla vidējais vecums ir 55 gadi. Tas nozīmē, ka daļa ostas darbinieku ir sasnieguši Latvijas Republikā noteikto pensionēšanās vecuma sliekšni. Ostas pārvaldes darbinieku vecums ir ļoti svarīgs tiem darbiniekiem, kuri ir tieši iesaistīti kuģošanas drošības nodrošināšanā, t.i., ločiem, velkoņu un grunts sūcēju apkāpēm. Šādā situācijā ir īpaši svarīga personāla politika, amatu vakancēm piesaistot salīdzinoši jaunākus kandidātus.

2.8.7 Ostas pārvaldes finanšu darbība

Finanšu darbības raksturojums

Finanšu darbības vispārējs raksturojums ietver Mērsraga ostas pārvaldes gada pārskatos publicēto informāciju atbilstoši peļņas vai zaudējumu aprēķina pieejai (skatīt 2-11. tabulu).

Tabula 2-11 Mērsraga ostas pārvaldes finanšu darbību raksturojošie rādītāji no 2020. līdz 2024. gadam, EUR

Pozīcijas	2020	2021	2022	2023	2024
Pašu kapitāls	3 554 965	3 594 512	3 584 773	3 627 467	3 790 709
Bilances aktīvu kopsumma	8 989 079	9 121 917	9 634 339	9 210 954	9 042 022
Neto apgrozījums	901 948	1 085 795	1 102 694	1 143 702	1 356 315
Bruto peļņa vai zaudējumi	259 639	364 267	325 732	346 759	479 746
Peļņa vai zaudējumi pēc nodokļiem	34 973	103 533	54 246	106 679	227 228
Naudas līdzekļi gada beigās	180 253	469 505	477 957	255 538	512 615
Neto peļņas rentabilitāte	4%	10%	5%	9%	17%
Vispārējais apgrozāmo līdzekļu koeficients (neskaitot ES fondu projektu nākamo periodu ieņēmumus)	2,01	1,40	1,15	2,24	5,10
Kreditoru (neskaitot ES fondu projektu nākamo periodu ieņēmumus) un pašu kapitāla attiecība	0,08	0,14	0,15	0,18	0,16

Avots: Attīstības plāna autori, izmantojot Mērsraga ostas pārvaldes gada pārskatus

No 2-11. tabulas datiem secināms, ka Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskā darbība ir ilgtspējīga: katru gadu apskatītajā laika periodā ostas pārvaldei ir bijis pozitīvs pašu kapitāls, pozitīva bruto peļņas

rentabilitāte (neto apgrozījums ir lielāks nekā ražošanas izmaksas), pozitīva neto peļņas rentabilitāte, kā arī pieejami apgrozāmie līdzekļi (vispārējais apgrozāmo līdzekļu koeficients ir lielāks par vienu). 2024. gadam ir novērojama neraksturīgi augsta neto peļņas rentabilitāte (17%), kas izskaidrojama ar koksnes kravu pārkraušanas apjoma sezonālu pieaugumu.

Turpmāk tekstā ir dots Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības raksturojums, kas ir balstīts uz ostas pārvaldes budžeta sagatavošanas metodiku atbilstoši naudas plūsmas pieejai un palīdz labāk novērtēt ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības finanšu ilgtspēju.

Mērsraga ostas pārvaldes finanšu līdzekļus veido Ostu likuma 12. pantā noteiktie ieņēmumi, kuru galvenie veidi ir minēti zemāk tekstā.

Atskaitījumi no ostas maksām

Mērsraga ostas maksu veidus un to tarifus nosaka dokuments "Mērsraga ostas maksas"⁹ saskaņā ar kuru Mērsraga ostā ir noteiktas šādas ostas maksas:

- 1) tonnāžas maksa;
- 2) kanāla maksa;
- 3) sanitārā maksa;
- 4) pietātnes maksa;
- 5) loču maksa;
- 6) mazo kuģu maksa.

No 2026. gada 1. janvāra Mērsraga ostā stāsies spēkā jauni ostas maksu tarifi, paaugstinot visas sešas iepriekš minētās ostas maksas.¹⁰

Zemes nomas maksa

Mērsraga ostā zemes nomas maksas lielums un nomas līguma termiņš tiek noteikts saskaņā ar dokumenta "Zemes nomas un līguma termiņa noteikšanas metodika"¹¹ nosacījumiem.

Saskaņā ar šo metodiku ostas teritorijā ir šādas zemes vienības un to daļas:

1. Apbūvēti zemesgabali, uz kuriem atrodas ēkas un būves, tai skaitā ar vai bez infrastruktūras, kas nepieciešamas ar ostas funkcijām saistītas komercdarbības veikšanai.
2. Apbūvēti zemesgabali, uz kuriem atrodas ēkas un būves, kas nav saistīti ar ostas funkcijām saistītas komercdarbības veikšanu.
3. Neapbūvēti zemesgabali ar apbūves tiesībām.

Zemes nomas maksu nosaka kā procentuālu attiecību no zemesgabala kadastrālās vērtības. Maksimālais zemes nomas līguma termiņš ir 45 gadi.

Papildu informācijai skatīt 1. pielikumu "Mērsraga ostas zemes nomas un apbūves tiesību maksas aprēķināšanas metodika".

Apbūves tiesību maksa

Mērsraga ostā apbūves tiesību piešķiršanas maksas lielums un līguma termiņš tiek noteikts saskaņā ar dokumentā "Atlīdzības maksas par apbūves tiesību un apbūves tiesības līguma termiņa noteikšanas metodika"¹² noteiktajiem nosacījumiem.

⁹Apstiprināts ar Mērsraga ostas valdes 2023. gada 27. decembra lēmumu Nr.6 (prot. Nr. 4/2023).

¹⁰ Apstiprināti ar Mērsraga ostas valdes 2025. gada 30. septembra lēmumu Nr.5 (prot. Nr. 3/2025).

¹¹ Apstiprināts ar Mērsraga ostas valdes 2015. gada 26. februāra lēmumu Nr.1/2015-6.

¹² Apstiprināts ar Mērsraga ostas valdes 2021. gada 20. septembra lēmumu Nr.2.

Apbūves tiesību maksu nosaka kā procentuālu attiecību no zemesgabala kadastrālās vērtības.

Papildu informācijai skatīt 1. pielikumu "Mērsraga ostas zemes nomas un apbūves tiesību maksas aprēķināšanas metodika".

Maksa par ostas pārvaldes sniegtajiem pakalpojumiem

Saskaņā ar 2023. gada 27. decembra dokumentu "Mērsraga ostas maksas" Mērsraga ostā ir noteikti šādi ostas maksas pakalpojumu maksimālie robežlīmeņi:

- samaksa par ostas velkoņu un citu peldošo līdzekļu izmantošanu;
- samaksa par tauvošanas darbu izpildi.

Mērsraga ostas pārvaldes ieņēmumi un izdevumi

Informācija par Mērsraga ostas pārvaldes ieņēmumiem un izdevumiem ir dota atbilstoši Mērsraga ostas pārvaldes gada pārskatu datiem (ienākumu pārsnieguma pār izdevumiem jeb peļņas vai zaudējumu aprēķina).

Mērsraga ostas pārvaldes ieņēmumu dinamiku pamatā nosaka ostas maksu un pakalpojumu (78,4% no kopējiem ostas pārvaldes ieņēmumiem 2024. gadā), ostas infrastruktūras izmantošanas maksas (15,9% un zemes nomas (5,3%) ieņēmumi. Ieņēmumi no citiem pakalpojumiem (0,5%) veido salīdzinoši nelielu kopējo ieņēmumu daļu. Ostas pārvaldes ieņēmumu no ostas maksām lielāko daļu veido lielo (kravas) kuģu ostas maksas, jo ieņēmumi no mazo (zvejas) kuģu ostas maksas veidoja tikai apmēram 4 300 EUR jeb 0,4% no kopējiem ostas maksu ieņēmumiem.

Lielo kuģu ostas maksu ieņēmumi ir tieši atkarīgi no ostā pārkrauto kravu apgrozījuma (skatīt 2-12. tabulu).

Tabula 2-12 Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR

Ieņēmumu pozīcijas	2020	2021	2022	2023	2024
Ostas kravu apgrozījums, tūkst. tonnas (koksnes kravas un zivis)	402,4	504,1	551,7	556,1	687,3
Ostas maksas un pakalpojumi	622 939	764 891	803 205	864 146	1 063 076
Ostas infrastruktūras izmantošanas maksa	200 433	215 816	228 712	206 401	215 292
Zemes nomas maksa	57 726	56 469	62 204	66 764	71 169
Citi pakalpojumi	20 850	48 619	8 573	6 391	6 778
Kopā	901 948	1 085 795	1 102 694	1 143 702	1 356 315

Piezīme: tabulā nav iekļauti pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi, no kuriem lielākā daļa neietekmē naudas plūsmu (piemēram, ES fondu projekta īstenošanas nākamo periodu ieņēmumi un ilgtermiņa ieguldījumu pārvērtēšanas rezerve).

Avots: Mērsraga ostas pārvaldes gada pārskati

2-13. tabulā ir doti Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskās darbības izdevumi.

Tabula 2-13 Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības izmaksas laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR

Izmaksu pozīcijas	2020	2021	2022	2023	2024
Administrācijas izmaksas	213 648	235 241	246 498	247 011	259 796
Ražošanas izmaksas (bez p/l nolietojuma)	521 216	598 904	652 463	647 314	706 638

Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas (bez p/l nolietojuma)	36 757	54 242	51 410	35 788	35 610
Procentu izdevumi un tamlīdzīgas izmaksas	4 099	3 936	2 531	4 165	2 770
Kopā	775 720	892 323	952 702	934 278	1 004 814

Avots: Mērsraga ostas pārvaldes gada pārskati

No 2-12. un 2-13. tabulas datiem redzams, ka pārvaldes saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi minētajā laika periodā pārsniedz saimnieciskās darbības izmaksas. Tas liecina par Mērsraga ostas pārvaldes rentablu saimniecisko pamatdarbību.

3 Novada ostu darbības sociāli ekonomiskās ietekmes uz Talsu novadu un reģionu novērtējums

Ostas uzņēmumi ir uzņēmumi, ar kuriem ir noslēgti zemes nomas, apbūves tiesību līgumi vai līgumi par komercdarbības veikšanu attiecīgās ostas teritorijā.

3.1 Mērsraga osta

Mērsraga ostas uzņēmumi ir iesaistīti šādu pakalpojumu sniegšanā:

- 1) kravu transports;
- 2) zvejniecība un zivrrūpniecība;
- 3) jahtu apkalpošana;
- 4) ražošana.

Kravu transports

Mērsraga ostas pārvaldei ir noslēgti zemes nomas līgumi ar šādām kapitālsabiedrībām, kuras potenciāli ir iesaistītas kravu importa un/vai eksporta operāciju, izmantojot Mērsraga ostas infrastruktūru, nodrošināšanā:

1. SIA "Courland Logistics" (iznomātās teritorijas platība: 3,6 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
2. SIA "ACA Forest" (iznomātās teritorijas platība: 3,9 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
3. SIA "Invessel" (iznomātās teritorijas platība: 3,1 ha, izmantošanas mērķis: Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002)).
4. SIA "Fineks MT" (iznomātās teritorijas platība: 5,0 ha, izmantošanas mērķis: Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
5. SIA "MT GRUPA" (iznomātās teritorijas platība: 1,6 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).

6. SIA "Domše Latvija" (iznomātās teritorijas platība: 0,03 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
7. SIA "Mērsraga Termināls" (iznomātās teritorijas platība: 10,4 ha, izmantošanas mērķis: Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve (NĪLM kods: 1001), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
8. SIA "Baltic Proteins Oils" (iznomātās teritorijas platība: 7,4 ha, izmantošanas mērķis: Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve (NĪLM kods: 1001), Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
9. SIA "Telluss" (iznomātās teritorijas platība: 1,8 ha, izmantošanas mērķis: Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
10. SIA "Tobago MD" (iznomātās teritorijas platība: 2,6 ha, izmantošanas mērķis: Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002)).
11. SIA "Necenice company" (iznomātās teritorijas platība: 0,2 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
12. SIA "Scandbio Latvia" (iznomātās teritorijas platība: 2,5 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
13. SIA "Kristers" (iznomātās teritorijas platība: 0,1 ha, izmantošanas mērķis: Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).

Kopumā Mērsraga ostas uzņēmumi uzrāda pozitīvu darbības dinamiku, laika posmā no 2020. līdz 2025. gadam, uzrādot stabilu kravu apgrozījuma pieaugumu no 402 līdz 687 tūkstošiem tonnu (skatīt 3-1. tabulu).

Tabula 3-1 Mērsraga ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Kravu apgrozījums (koksnes kravas un zivis)	402,4	504,1	551,7	556,1	687,3

Avots: Mērsraga ostas pārvalde

Tabula 3-2 Mērsraga ostas kravu apgrozījums pa atsevišķiem termināļiem laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
SIA "Ankra"	36,3	30,2	18,8	12,3	5,2
SIA "Fineks MT"	188	295,4	340,7	330,3	394,5
SIA "ACA Forest"	174,9	174,4	188,8	210,5	284,6
SIA "Mērsraga Termināls"	3,2	4,1	3,4	3,0	3,0

Avots: Mērsraga ostas pārvalde

Zvejniecība un zivrrūpniecība

Mērsraga ostas pārvaldei ir noslēgti zemes nomas līgumi ar vienu kapitālsabiedrību, kura ir iesaistīta zvejas kuģu apkalpošanas un zivrupniecības pakalpojumu sniegšanā:

- SIA "Bērziems" (iznomātās teritorijas platība: 0,6 ha, izmantošanas mērķis: Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve (NĪLM kods: 1001)).

Kopumā Mērsraga ostas uzņēmumi uzrāda noturīgu un stabilu zvejniecības un zivrupniecības aktivitāšu līmeni (skatīt 3-3. tabulu).

Tabula 3-3 Mērsraga ostas zivrupniecības kravu un zvejas kuģu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Kravu apgrozījums, tūkst. t.	3,2	4,1	3,4	3,0	3,0
Zvejas kuģi	426	473	509	449	236

Avots: Mērsraga ostas pārvalde

Jahtu apkalpošana

Mērsraga ostas pārvaldei ir noslēgti zemes nomas līgumi ar šādām kapitālsabiedrībām, kuras ir iesaistītas jahtu apkalpošanas pakalpojumu nodrošināšanā:

1. SIA "Ada" (iznomātās teritorijas platība: 0,5 ha, izmantošanas mērķis: Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002)).
2. SIA "Kurland" (iznomātās teritorijas platība: 0,9 ha, izmantošanas mērķis: Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).

Statistika par jahtu apmeklējumu Mērsraga ostā nav pieejama.

Ražošana

Mērsraga ostas pārvaldei ir noslēgti zemes nomas līgumi ar šādām kapitālsabiedrībām, kuras ir iesaistītas ražošanas nodrošināšanā:

1. SIA "Mērsraga Termināls" (iznomātās teritorijas platība: 10,4 ha, izmantošanas mērķis: Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve (NĪLM kods: 1001), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
2. SIA "Baltic Proteins Oils" (iznomātās teritorijas platība: 7,4 ha, izmantošanas mērķis: Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve (NĪLM kods: 1001), Noliktavu apbūve (NĪLM kods: 1002), Jūras ostas un jūras ostu terminālu apbūve (NĪLM kods: 1107)).
3. SIA "Silfs V" (iznomātās teritorijas platība: 0,7 ha, izmantošanas mērķis: Rūpnieciskās ražošanas uzņēmumu apbūve (NĪLM kods: 1001)).

Saskaņā ar pieejamo informāciju 2023. gadā Mērsraga ostā kopumā darbojas seši ražošanas uzņēmumi, kuru darbību laika posmā no 2020. līdz 2023. gadam raksturoja šādi rezultatīvie rādītāji (skatīt 3-4. tabulu).

Tabula 3-4 Mērsraga ostas ražošanas uzņēmumi rezultatīvie rādītāji laika posmā no 2020. – 2023. gadam

Rādītājs	2020	2021	2022	2023
Uzņēmumu skaits	6	6	6	6

Darbinieku skaits	25	25	25	40
Ieņēmumi, milj. EUR	0,6	n/p	n/p	n/p
Uzņēmumu nomaksātie nodokļi, milj. EUR	n/p	n/p	n/p	n/p
Uzņēmumu veiktie kapitālieguldījumi, milj. EUR	0,0	0,0	0,0	0,0

Avots: SIA "Konsorts" pētījums

3.2 Rojas osta

Rojas ostas uzņēmumi ir iesaistīti šādu pakalpojumu sniegšanā:

- 1) kravu transports;
- 2) zvejniecība un zivrrūpniecība;
- 3) jahtu apkalpošana;
- 4) ražošana.

Kravu transports

Rojas ostas pārvaldei ir noslēgts zemes nomas līgums ar SIA "Laskana Mežs" (iznomātās teritorijas platība: 3,1 ha, izmantošanas mērķis: Kravu uzglabāšana un iekraušana kuģos), kura ir tiešā veidā iesaistīta kravu importa un/vai eksporta operācijās, izmantojot Rojas ostas infrastruktūru.

Kopumā Rojas ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2020.–2024. gadam uzrāda krasas kravu apgrozījuma svārstības, kas ir saistītas ar ierobežoto ostā pārkraujamās kravu nomenklatūras dažādību (skatīt 3-5. tabulu).

Tabula 3-5 Rojas ostas kravu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Kravu apgrozījums (koksnes kravas un zivis)	58,0	70,4	75,0	77,9	50,7

Avots: Rojas ostas pārvalde

Tabula 3-6 Rojas ostas kravu apgrozījums pa atsevišķiem termināļiem laika posmā no 2020. – 2024. gadam, tūkst. t

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
SIA "Laskana Mežs"	47,2	57,4	64,4	63,6	37,3
SIA "Gamma A"	10,8	13,0	10,6	14,3	13,4

Avots: Rojas ostas pārvalde

Zvejniecība un zivrrūpniecība

Rojas ostas pārvaldei ir noslēgts zemes nomas līgums ar vienu zvejniecības pakalpojumu sniedzēju - SIA "Līcis 93" (iznomātās teritorijas platība: 0,7 ha, izmantošanas mērķis: Zvejniecība).

Rojas ostas pārvaldei ir noslēgti līgumi ar šādiem zvejniecības pakalpojumu sniedzējiem:

1. SIA "Sibilla".
2. SIA "Gamma A".
3. SIA "Mer Kur".
4. SIA "Zs Irbe".
5. SIA "Sanda B".
6. SIA "Grīva".

Kopumā Rojas ostas uzņēmumi uzrāda noturīgu zvejniecības un zivrupniecības aktivitāšu līmeni (skatīt 3-7. tabulu).

Tabula 3-7 Rojas ostas zivrupniecības kravu un zvejas kuģu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Kravu apgrozījums, tūkst. t.	10,8	13,0	10,6	14,3	13,4
Zvejas kuģi	1 664	1 402	1 839	2 059	1 444

Avots: Rojas ostas pārvalde

Jahtu apkalpošana

Rojas ostas pārvaldei ir noslēgts zemes nomas līgums ar šādu jahtu apkalpošanas pakalpojumu sniedzēju:

- SIA "Rojas jahtu osta" (iznomātās teritorijas platība: 1,3 ha, izmantošanas mērķis: Jahtu infrastruktūras izbūve un apsaimniekošana).

Rojas ostā apkalpoto jahtu statistika laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam uzrāda salīdzinoši krāsas svārstības, bez noteiktas attīstības vai izaugsmes tendences (skatīt 3-8. tabulu).

Tabula 3-8 Rojas ostā apkalpoto jahtu apgrozījums laika posmā no 2020. – 2024. gadam

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Jahtas	179	108	180	232	155

Avots: Rojas ostas pārvalde

Ražošana

Saskaņā ar pieejamo informāciju 2023. gadā Rojas ostā kopumā darbojās septiņi ražošanas uzņēmumi, kuru darbību laika posmā no 2020. līdz 2023. gadam raksturoja šādi rezultatīvie rādītāji (skatīt 3-9. tabulu).

Tabula 3-9 Rojas ostas ražošanas uzņēmumi rezultatīvie rādītāji laika posmā no 2020. – 2023. gadam

Rādītājs	2020	2021	2022	2023
Uzņēmumu skaits	6	7	7	7

Darbinieku skaits	462	579	635	681
Ieņēmumi, milj. EUR	23,2	32,5	42,1	44,0
Uzņēmumu nomaksātie nodokļi, milj. EUR	3,2	2,1	3,1	3,1
Uzņēmumu veiktie kapitālieguldījumi, milj. EUR	0,1	0,0	0,0	4,1

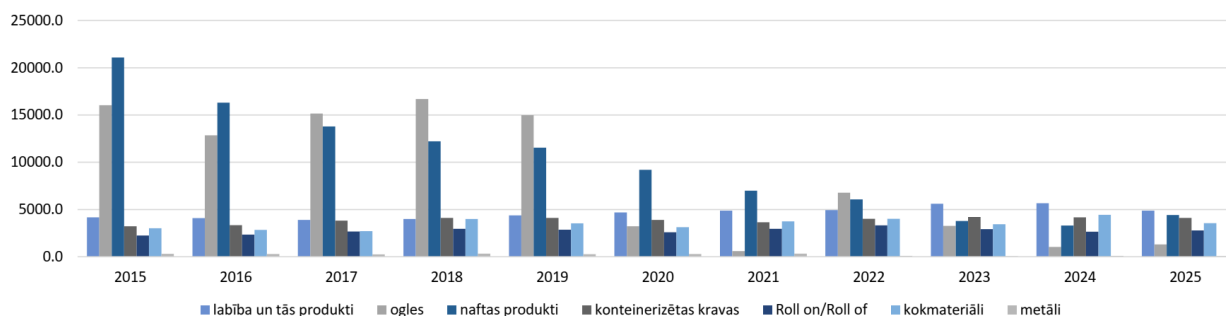
Avots: SIA "Konsorts" veiktais pētījums

4 Ostu tirgus analīzes

4.1 Latvijas ostu tirgus situācijas analīze un salīdzinājums

Kopējais kravu apgrozījums Latvijas ostās ir samazinājies salīdzinājumā ar augstākiem rādītājiem pagājušajā desmitgadē. Covid-19 un Krievijas izraisītais karš Ukrainā radīja būtisku kritumu ostu darbībā.

Ilustrācija 4-1 Pārkrauto kravu (tūkst. t) dinamika Latvijas ostās no 2015. līdz 2025. gadam (oktobris)



Kravu struktūrā ir redzamas pārmaiņas: samazinās tradicionālo beramkravu (piemēram, ogles) apjoms. Tajā pašā laikā pieaug citas kravu kategorijas: piemēram, kokmateriālu (šķeldas) pieaugums. Konteinerkravās neatkarīgi no kopējā krituma ir relatīvi stabils apjoms. Šķidrās kravas (piemēram, naftas produkti) struktūra arī mainās — ir periodiski pieaugumi un kritumi.

Lielās ostas saskārās ar būtiskiem konkurētspējas izaicinājumiem, t.i.:

- lielās ostas (Rīga, Ventspils, Liepāja) joprojām ir stratēģiski svarīgas, bet tām ir spiediens no konkurences Baltijas reģionā un ģeopolitikas riskiem;
- īpaši jutīga ir tranzīta loma — daudz kravu ir tranzīta kravas, un izmaiņas piegādes virzienos (sankcijas, dzelzceļa izmaksas u.c.) ietekmē ostu apjomus;
- izaicinājumu ir jaunu tirgu apgūšana un loģistikas pakalpojumu attīstīšana.

Savukārt mazās ostās ir vērojama stabilitāte vai pat pieaugums, t.i.:

- mazās ostas (piemēram, Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Roja) pēdējās desmitgadēs ir nostiprinājušas savu lomu — tās vairs nav tikai lokālas zvejas ostas, bet arī daļa no loģistikas ķēdēm;
- kravu apjomi mazajās ostās ir svārstījušies, bet svārstības nav bijušas būtiskas, jo tās strādā galvenokārt ar vietējās izcelsmes kravām;

- mazās ostas lielākoties fokusējas uz kokmateriālu eksportu (šķelda, kokmateriāli), kā arī uz jahtu tūrismu un ar zvejniecību saistītajiem pakalpojumiem.

Ostām nākas reaģēt uz ģeopolitiskajām izmaiņām (sankcijas, jaunu tranzīta plūsmu meklējumi) ar stratēģiskām pārorientācijām, t.sk. saasinoties konkurencei par vietējās izcelsmes kravām.

Kopsavilkums

- Pēdējās desmitgadēs Latvijas ostu tirgus ir saskāries ar izaicinājumiem — galvenokārt kravu apjoma kritumu lielajās ostās, bet mazliet kompensējot kritumu ar kravu pieaugumu mazajās ostās.
- Strukturāli mainās kravu struktūra: tradicionālās beramkravas samazinās, bet pieaug konteineru un koksnes kravas.
- Mazās ostas kļūst arvien nozīmīgākas gan lokāli, gan reģionāli, kā loģistikas un reģionālās ekonomikas mezgli.
- Inovācijas (digitalizācija, ilgtspēja, sadarbība, PPP) un stratēģiskā pārorientācija uz jauniem tirgiem ir risinājumi, lai nostiprinātu ostu konkurētspēju nākotnē.

4.2 Baltijas jūras valstu mazo ostu tirgus analīze, tendenču un darbības virzienu izvērtējums.

Baltijas valstu mazo ostu darbība pēdējā desmitgadē ir vērtēta dažādu pētījumu ietvaros. Vispārīgu priekšstatu par Baltijas jūras mazo ostu darbību sniedz 4-1. tabula, kas atspoguļo saimnieciskās darbības galvenos aspektus un izaicinājumus.

Tabula 4-1 Baltijas jūras mazo ostu vispārējs raksturojums

Reģions / Ostas tips	Galvenie kravu veidi	Sezonalitāte	Modernizācijas līmenis	Galvenie izaicinājumi
Latvijas mazās ostas	Koksne, šķelda, zivju produkcija, vietējās kravas	Augsta, īpaši jahtu un tūrisma segmentā	Vidējs – notiek digitalizācijas projekti, bet nevienmērīgi	Finansējums, sezonalitāte, konkurence ar lielajām ostām
Lietuvas mazās ostas	Graudi, zivju produkcija, jahtu serviss	Vidēja, jahtu sezonalitāte	Vidējs – lēna digitalizācija, fokusā jahtu tūrisms	Ierobežota kapacitāte, konkurence ar Klaipēdu
Igaunijas mazās ostas	Koksne, konteineri nelielā apjomā, jahtu serviss	Augsta tūrisma segmentā	Vidējs–augsts – aktīva digitālo risinājumu ieviešana	Cilvēkresursi, mazs vietējais tirgus
Somijas mazās ostas	Koksne, minerāli, prāmju satiksme reģionāli	Zema–vidēja, daudz prāmju satiksmes	Augsts – moderni risinājumi, shore-power pieejams daudzviet	Augstas izmaksas, vides prasības
Zviedrijas mazās ostas	Koksne, rūpnieciskās kravas, jahtu tūrisms	Vidēja, jahtu sezonalitāte	Vidējs – modernizācija notiek pakāpeniski	Lēna modernizācija mazākās ostās
Vācijas Baltijas mazās ostas	Rūpnieciskās kravas, zvejas kravas, kabotāža	Zema, stabila rūpniecības loģistika	Augsts – automatizācija, IoT un zaļie risinājumi	Stingras vides prasības, augstas izmaksas
Polijas mazās ostas	Graudi, zvejas kravas, vietējā loģistika	Vidēja–augsta, īpaši jahtu un tūrisma segmentā.	Vidējs – modernizācija atkarīga no ES fondiem	Sadalīts tirgus, sezonalitāte
Dānijas Baltijas mazās ostas	Prāmji, koksne, jahtu un kruīzu nišas	Vidēja–augsta: vasarā liela burāšanas	Augsts – spēcīgi zaļie un digitālie projekti	Zaļās pārejas izmaksas, prāmju tirgus jutīgums

		aktivitāte, ziemā — ierobežota piekļuve un aktivitāte.		
--	--	--	--	--

Analizētajos pētījumos ir identificētas sekojošas mazo ostu attīstības tendences:

- **Lēna, bet noturīga modernizācija**
Mazās ostas mērķtiecīgi digitalizē iekšējās operācijas, klientu servisu un saistīto loģistiku, taču investīciju apjoms un kapacitāte atšķiras starp valstīm un ostām. Pētījumi un projekti rāda fokusēšanos uz ostu digitalizāciju un RIS3 integrāciju reģionālajā attīstībā.¹³
Projekti un pilot-risinājumi (sensorika, IoT, datu apmaiņa, e-pakalpojumi) kļūst par būtisku konkurētspējas faktoru — tomēr īstenošanai mazajām ostām trūkst finanšu un tehnisko resursu. Piemērs: reģionālie projekti kartē digitalizācijas iniciatīvas un to pielietojumu ostas procesos.
- **Zaļā transformācija un vides regulējumi**
Pieaug prasības ostu infrastruktūrai (piem., atkritumu un notekūdeņu saņemšanas risinājumi, piekļuve shore-power, emisiju samazināšanas projekti). HELCOM un reģionālās iniciatīvas spiež uz labāku ostu atkritumu pieņemšanas iekārtām PRF (port reception facilities) un ilgtspēju.¹⁴
Shore-power, LNG / H₂ sagatavošanās, emisiju samazināšana un ostu “zaļo servisu” attīstība (piem., zaļais kruīzs) — šīs prasības nosaka gan ES regula, gan tirgus ekspektācijas. Kaut arī mazajām ostām ir pieejams gan ES fondu, gan starpvalstu programmu finansējums, taču konkurence par līdzekļiem ir liela.¹⁵
- **Pandēmijas (2020) un Krievijas-Ukrainas kara (no 2022. gada) ietekme**
Covid samazināja kruīza un pasažieru satiksmi, daļēji pārorientējot mazo ostu biznesa modeļus uz vietējo tūrismu un kravu apkalpošanu; kara ģeopolitiskais efekts mainīja tranzīta plūsmas, pieprasījumu un drošības prasības ostu tīklā. Baltijas ostu organizācijas (BPO) analīze (Impact of the war in Ukraine on the Baltic port market) apraksta šos pēkšņos šokējošos ietekmes modeļus.¹⁶
Pēc 2022. gada krīzēm ostas palielina uzsvāru uz drošības procedūrām, alternatīviem maršrutiem un lokālo kravu apstrādi (mazāka atkarība no riska zonām). BPO un citu analīze uzsver tirgus strukturālas izmaiņas.
- **Tūrisms un kruīzs — atvēršanās ar nišām.**
Lielu kruīzu operatori koncentrējas uz galvenajām pilsētu ostām; mazās ostas cenšas piesaistīt nelielus kruīza kuģus, jahtas un “experiential tourism” (lokālas ekskursijas, gastronomija). Tas rada sezonālu svārstīgumu un prasību pēc ātras pielāgošanās.¹⁷
- **Finansējuma izaicinājumi un konsolidācija.**
Lai īstenotu digitalizāciju un zaļos projektus, nepieciešami kapitālieguldījumi — daļa mazo ostu meklē PPP, Interreg / Cohesion fondu atbalstu vai sadarbību ar lielākām ostām. Tomēr daudzas ostas riskē palikt “izstumtas” bez stratēģiskas palīdzības.¹⁸
- **Jaunu ienākumu avotu meklējumi**

¹³ https://motusfoundation.com/wp-content/uploads/2022/07/C2SP_Report_DIGI.pdf?utm

¹⁴ https://helcom.fi/wp-content/uploads/2023/02/HELCOM-Sewage-PRF-Overview_Baltic-Sea_2021.pdf

¹⁵ https://bpoports.com/wp-content/uploads/2024/10/Green-Cruise-Tourism-in-Greater-Baltic_vers_6-002.pdf

¹⁶ <https://bpoports.com/category/reports>

¹⁷ <https://www.mdpi.com/2073-4441/15/21/3721>

¹⁸ https://motusfoundation.com/wp-content/uploads/2022/07/C2SP_Report_DIGI.pdf

Daudzas mazās ostas meklē diversifikācijas iespējas: neliela mēroga kruīzi un jahtu tūrisms, zivju apstrāde, reģionālais loģistikas atbalsts, jūras atjaunojamā enerģija un ūdeņraža un tā atvasinājumu bunkurēšanas iespējas¹⁹.

Apkopojot minētās tendences var secināt, ka kopš 2015. gada mazo ostu sektors Baltijas jūrā pārgājis no «pārvaldīšanas ar ierobežotiem resursiem» stāvokļa uz aktīvāku modernizācijas, ilgtspējas un digitālās integrācijas ceļu. Tomēr reģionālais progress ir nevienmērīgs: daži centri ātri pielāgojas un piesaista investīcijas, kamēr mazākas ostas joprojām cīnās ar finansējuma, regulējuma un cilvēkresursu trūkumu. Nākamajos gados konkurētspēja būs atkarīga no spējas apvienot reģionālas iniciatīvas, piesaistīt ES fondu līdzekļus un mērķtiecīgi ieviest ilgtspējīgas un digitālas tehnoloģijas²⁰.

5 Uzņēmējdarbības vides SVID analīze

Balstoties uz augstāk veikto situācijas analīzi ir sagatavota Rojas un Mērsraga ostu stipro un vājo pušu, kā arī iespēju un draudu matrica.

Tabula 5-1 Ostu SVID matrica

	Rojas osta	Mērsraga osta
Stiprās puses	- vēsturiski spēcīga zvejniecības osta ar attīstītu zvejas floti; - lieliska atrašanās vieta tūrismam – kā piejūras ciemam ar stiprām tradīcijām; - attīstīta zvejas, militāro, ostu servisa un atpūtas kuģu remonta bāze; - izveidota jahtu osta, kas piesaista Baltijas jūras burātājus; - attīstīta vietējā zivju pārstrāde un piegādes ķēdes pieredze; - kompakts, efektīvi izmantojams ostas komplekss; - piesaista daudz tūristu – ostas teritorija ir arī kultūras un sabiedriskais centrs.	- viena no lielākajām mazajām ostām Latvijā pēc kravu apgrozījuma; - attīstīta kravu loģistika; - dziļāka akvatorija nekā vairumam piekrastes ostu (piemērots lielākiem kuģiem); - labi attīstīta kuteru, laivu būve un remonts, un zvejas infrastruktūra; - stratēģisks novietojums starp Rīgu un Ventspili; - stabila sadarbība ar vietējiem uzņēmumiem (koka apstrāde, transports, loģistika).
Vājās puses	- mazāks kravu apjoms un ierobežota infrastruktūra, salīdzinot ar Mērsragu, tai skaitā blīva ostas teritorijas apbūve un kravu uzglabāšanas kapacitātes trūkums; - vienas nozares koncentrācija – finansiāli lielā mērā atkarīga no koksnes; - dziļuma ierobežojumi – šaurs ārējais kuģošanas kanāls un tehnisku iespēju trūkums novērš smilšu sanesumus, kas rada nekontrolējamu sanesumu plūsmu vētru rezultātā, apdraudot kuģošanas drošību ostā; šaurs iekšējais kuģošanas kanāls, kas neļauj ienākt kuģiem ar lielāku ietilpību (5 000 BT) iekšējā ostas daļā;	- viena nozares koncentrācija – lielā mērā atkarīga no koksnes; - neliels vietējais darbaspēks, problēmas ar speciālistu piesaisti; - pieeja ostai pa sauszemes transportu ir ierobežota (ceļu kapacitāte, kvalitāte).

¹⁹<https://baltictransportjournal.com/assets/files/Highlights/baltic-yearbook-2024-30-09-final-preview.pdf>

²⁰ https://motusfoundation.com/wp-content/uploads/2022/07/C2SP_Report_DIGI.pdf

	- atkarība no zvejniecības sezonas, kas nav stabila nozarē; - darbaspēka novecošana un grūtības piesaistīt jaunus speciālistus.	
Iespējas	- ostas infrastruktūras atjaunošana ar ES finansējumu; - kuģu remonta paplašināšana; - jahtu tūrisma paplašināšana: Baltijas jūras mazās ostas, burāšanas maršruti, starptautiski regates pasākumi; - akvakultūras attīstība; - vēja atkrastes parku kuģu apkalpošana; - zvejniecība un vietējo produktu pārdošana; - iespējas ostas izmantojamo teritoriju paplašināt; - privāto investoru piesaiste brīvo teritoriju attīstībai.	- ostas infrastruktūras atjaunošana ar ES finansējumu; - jahtu tūrisma paplašināšana: Baltijas jūras mazās ostas, burāšanas maršruti, starptautiski regates pasākumi; - akvakultūras attīstība; - zvejniecības un kuteru, laivu būves un remonta attīstība; - iespējas ostas izmantojamo teritoriju paplašināt; - privāto investoru piesaiste brīvo teritoriju attīstībai.
Draudi jeb iespējamie riski ostu darbībai	- zvejniecības kvotu samazinājumi, regulējošās izmaiņas ES līmenī; - jahtu tūrisma atkarība no sezonas un laikapstākļiem; - krasta erozija un vētru postījumi; - konkurence ar Enguri, Mērsragu un citiem jahtu centriem; - demogrāfiskās tendences – iedzīvotāju skaita kritums reģionā; - kvalificēta un vienkāršā darbaspēka deficīts reģionā.	- konkurence ar tuvējām ostām (Rīga, Ventspils, Liepāja); - nozaru svārstības (koksnes un graudu tirgi); - klimata pārmaiņu izraisīta piekrastes erozija un vētru ietekme; - regulējuma izmaiņas zvejniecībā un vidē; - kvalificēta un vienkāršā darbaspēka deficīts reģionā.

6 Ostu attīstības biznesa modelis

6.1 Informācija par pakalpojumiem, galvenie pakalpojumu attīstības virzieni

Saskaņā ar Ostu likuma 26. panta 1. punktu mazo ostu pārvaldes ir novada domes izveidotas iestādes. Pamatojoties uz Ostu likuma 26. panta 3. punktu, ostas valde ir augstākā lēmējinstīdūcija, un tai pakļauts izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks. Ostas valdi saskaņā ar Ostu likuma 26. panta 4. punktu veido četru ministriju pārstāvji (Satiksmes, Ekonomikas, Viedās administrācijas un reģionālās attīstības, un Zemkopības ministrijas) un vienādās proporcijās (maksimāli - 3/3) - attiecīgā novada domes deputāti un ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvji.

Latvijas ostas tiek pārvaldītas pēc “*land lord*” ostas principa, kur visus ar kravu apstrādi un loģistiku saistītos pakalpojumus sniedz ostas nomnieki. Šie nomnieki ir atbildīgi par kravu apstrādei nepieciešamo termināļu jaudu izbūvi un tehnoloģiju ieviešanu, kamēr ostas pārvalde ir atbildīga ostas publiskās infrastruktūras attīstību un uzturēšanu, ieskaitot kuģu ceļus, akvatoriju un kuģu satiksmes vadības aprīkojumu.

6.2 Darbības virzienu indikatīvā nākotnes ietekme uz novada sociāli ekonomiskajiem rādītājiem, t.sk. ietekme uz tieši ar Ostu darbību nesaistītiem sociāli ekonomiskiem procesiem un aktivitātēm

Mērsraga un Rojas ostas veido nozīmīgu daļu no piekrastes ekonomikas un ietekmē gan tieši ar ostu darbību saistītās nozares, gan virkni blakus procesu, kas kopumā ir nozīmīgi kopējai Talsu novada un, jo īpaši, tās piekrastes reģiona izaugsmes potenciālu. Ostu darbība ģenerē stabilu pamata nodarbinātību tieši ostās strādājošajiem (kravu apstrāde, zvejniecība, zvejniecības produktu apstrāde un ražošana, tehniskais personāls, pārvaldība), kā arī netiešos efektus piegādātāju ķēdē (transporta pakalpojumi, loģistika, noliktavas, kuģu apgāde, remonts).

Šīs attīstības plāna sadaļas mērķis ir identificēt un konceptuāli izvērtēt plašākus sociālekonomiskos ieguvumus, kas var rasties no ostu Rojā un Mērsragā plānotajiem attīstības pasākumiem, kā arī no privāto investoru iecerētajiem ieguldījumiem piekrastes teritorijā. Novērtējums neaptver tiešos ostu darbības finanšu ieguvumus un ostu pārvaldību raksturojošās naudas plūsmas, jo tās tiek analizētas citās ziņojuma sadaļās.

Šeit galvenā uzmanība vērsta uz diviem līmeņiem:

1. Esošo uzņēmumu organiska attīstība, kas ilgtermiņā korelē ar IKP izaugsmi. Šajā kontekstā tiek analizēti:
 - vēsturiskie dati par pievienoto ekonomisko vērtību;
 - darba vietām šajos komersantos;
 - pašvaldībām samaksātā iedzīvotāju ienākuma nodokļa (IIN) apmēri.
2. Tuvākajos 5 – 10 gados jaunradītā ekonomiskā aktivitāte, kas ietver:
 - jaunas darbavietas un ar tām saistītos nodokļu maksājumus pašvaldībai;
 - privātās investīcijas un to ieguldījumu vietējā attīstībā;
 - multiplikatīvos efektus pakalpojumu, loģistikas un citu saistīto nozaru segmentos, ja plānotie privātās iniciatīvas projekti pilnā apmērā tiek īstenoti Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē.

Tādējādi šī sadaļa fokusējas nevis uz ostām kā pārvaldības objektiem, bet uz **plašāko ekonomisko un sociālo ekosistēmu**, kuru ostu attīstība ietekmē tieši un netieši, balstoties gan uz esošo komersantu darbību, gan uz jaunām investīciju iniciatīvām.

Gan Rojas, gan Mērsraga ostu teritorijās darbojas Talsu novadam virkne būtisku komersanti, kas jau esošajā situācijā rada būtisku pievienoto vērtību un nodarbina būtisku skaitu Talsu novada iedzīvotājus.

Abu ostu specializācijas rada Talsu novadam diversificētu risku profilu: ja ekonomisko krīžu ietvaros krītas kravu segments, zvejniecība var noturēt ekonomisko aktivitāti; ja mainās zivju nozvejas kvotas, kravu eksporta attīstība var amortizēt negatīvās ietekmes. Šādi esošie ostu darbības profili ir stabilizējoši Talsu novada ekonomikai.

6.2.1 Rojas ostas plašākas ietekmes novērtējums

Rojas osta zināmā mērā darbojas kā zvejniecības un zivju pārstrādes ķēde kā ekonomikas mugurkauls Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē. Šī nozare rada īpaši stabilu pamata nodarbinātību un nodarbina būtisku

lokālo piegādes ķēdi (aukstās noliktavas, loģistika, remonts, pirmapstrāde), kā arī šeit dzīvojošos Talsu novada iedzīvotājus. Tabula 6-1 atspoguļojot Rojas ostā strādājošos komersantus un to galvenos raksturlielumus, skaidri norāda uz Rojas ostas nozīmību tieši šajā aspektā.

Zvejniecība un apstrāde uztur piekrastes reģiona noturību, ekonomisko aktivitāti, sezonālos ienākumus un nodokļus, kā arī ģenerē multiplikatīvos efektus vairākām saistītajām nozarēm.

Tabula 6-1 Rojas ostā strādājošo uzņēmumu darbības galvenie raksturlielumi

Nr.	Uzņēmums	Darbības veids	Apgrozījums (milj. EUR)		IIN (tūkst. EUR)		Strādājošo skaits	
			2022	2024	2022	2024	2022	2024
1	SIA "Sibilla"	Zvejniecība	0,250	0,846	15,25	34,82	9	8
2	SIA "Gamma A"	Zvejniecība, zivju apstrāde, kuģu remonts	8,874	5,956	268,77	260,67	103	103
3	SIA "Līcis 93"	Zvejniecība, zivju apstrāde, kuģu remonts	12,613	15,104	468,31	486,00	238	212
4	SIA "Mer-Kur"	Zvejniecība	0,845	0,926	76,35	64,82	32	25
5	SIA "Zs Irbe"	Zvejniecība, zivju apstrāde	6,448	6,975	139,44	270,33	106	104
6	SIA "Sanda-B"	Zvejniecība	0,240	0,544	14,47	38,27	7	6
7	SIA "Grīva"	Zvejniecība	0,615	1,444	37,48	69,05	6	8
8	SIA "Fishtrans"	Zivju apstrāde	2,414	2,492	21,70	75,52	10	27
9	SIA "Banga Ltd."	Zivju apstrāde	11,808	15,959	190,97	264,22	127	157
10	SIA "Rauda"		2,463	2,319	74,80	75,39	24	21
11	SIA "Laskana" un SIA "Laskana mežs"*	Kokmateriālu vairumtirdzniecība, Mežizstrāde	n/a	n/a	~10	~12	3	3
	Kopā	n/a	46,570	52,565	1 317,54	1 651,09	665	674

Datu avots: lursoft.lv

*Datu avots: lursoft.lv, * - uzņēmumu grupa nodarbina kopumā nodarbina vairāk nekā 150 personas (pamatā Liepājā un Dienvidkurzemes reģionā), bet Rojas ostā ir tikai neliela struktūrvienība ar 3 strādājošiem. Tāpēc norādītie dati ir tikai par tiem, kas strādā Rojā.*

Saskaņā ar tabulā 6-1 norādītajiem datiem ir secināms, ka Rojas ostā strādājošo uzņēmumu apgrozījuma dinamika 2022–2024. gadā rāda mērenu, ar IKP izaugsmi salāgojamu attīstību – apgrozījums šajā periodā pieaudzis par aptuveni 13 %, kas atspoguļo organisku, nevis strauju kapacitātes kāpumu. Nodarbinātības rādītāji kopumā ir saglabājušies nemainīgi, visam uzņēmumu kopumam pieaugot tikai par deviņiem darbiniekiem, kas norāda uz stabilu, bet ierobežotu augošu darbaspēka pieprasījumu.

Vienlaikus samaksātā IIN apjoms palielinājies ievērojami straujāk (+25,4%) nekā apgrozījums, signalizējot par vidējās darba samaksas kāpumu un kvalificētāka darbaspēka īpatsvara pieaugumu, nevis būtisku nodarbinātības izaugsmi. Tas norāda uz strukturālām izmaiņām algu līmeņos, nevis uz ekonomiskās aktivitātes eksplozīvu pieaugumu.

Svarīgi uzsvērt, ka Rojas ostas uzņēmumi pārstāv tradicionālās piekrastes nozares – zvejniecību, zivju apstrādi un kuģu servisu, kuras vēsturiski raksturo stabila un cikliska, nevis strauja izaugsme, cieši saistīta ar resursu pieejamību un tirgus konjunktūru. Līdz ar to arī nākotnes perspektīvā sagaidāma mērena, IKP tendencēm piesaistīta attīstība, nevis lēcienveida izaugsmes scenāriji. Līdz ar to, pie normālas ekonomiskās attīstības ir sagaidāma ļoti mērena izaugsme ar pakāpenisku kopējā darbinieku skaita izaugsmi līdz 700 nodarbinātajiem (ņemot vērā automatizācijas procesu turpmāku pilnveidošanos), kamēr kopējie IIN maksājumi pašvaldību budžetos vidējā termiņā varētu turpināt augt par vidēji 8-12% gadā. Zināmu straujāku pozitīvu grūdienu varētu gan sniegt SIA "Fishtrans" surimi masas ražošanas ražotne, kuras efektus varēs vien sajust 2025. - 2027. gada laikā.

Savukārt, jahtu serviss un burāšanas infrastruktūra kalpo kā piekrastes tūrisma katalizators. Jahtu tūrisms rada sezonālu, bet stabilu ienākumu plūsmu – ieguvēji ir Rojā esošās izmitināšanas pakalpojumu vietas, ēdināšanas uzņēmumi, kā arī dažādu pakalpojumu sniedzēji. Šādas infrastruktūras pieejamība uzlabo reģiona pievilcību noteiktas tūrisma mērķa auditorijas acīs.

6.2.2 Mērsraga ostas ietekmes novērtējums

Mērsraga osta ir uzskatāma par dažādu kokrūpniecības produktu vienu no galvenajiem loģistikas un eksporta punktiem Kurzemē. Tas ir salīdzinoši lēts un efektīvs mezgls Latvijas izcelsmes kravu eksportam, bet jo īpaši – tieši Talsu novadā strādājošajiem nozares uzņēmumiem. Mērsraga osta samazina loģistikas izmaksas, uztur eksportspēju un ļauj mazajiem/vidējiem uzņēmumiem būt konkurētspējīgiem tirgū, tādējādi stabilizējot arī pašvaldības nodokļu bāzi.

Mērsraga ostas uzņēmējdarbības profils veidojas ap tradicionālajām kravu un koksnes produktu loģistikas nozarēm, tostarp apaļkoku, šķeldas, granulu un citu Latvijas izcelsmes izejvielu eksportu. Kravu apgrozījums pēdējo gadu laikā ir bijis mērens, taču stabils, 2024. gadā pieaugot par 23,6% un sasniedzot 687 tūkst. tonnu, kas atspoguļo ostas nozīmi reģionālās loģistikas ķēdē, nevis dinamisku tirgus paplašināšanos.

Dati par Mērsragā strādājošiem komersantiem ir norādīti 6-2. tabulā.

Tabula 6-2 Mērsraga ostā strādājošo uzņēmumu darbības galvenie raksturlielumi

Nr.	Uzņēmums	Darbības veids	Apgrozījums (milj. EUR)		IIN (tūkst. EUR)		Strādājošo skaits	
			2022	2024	2022	2024	2022	2024
1	SIA "ACA Forest"	Mežistrāde	50,664	65,415	675,02	456,48	39	34
2	SIA "Invessel"	Kuģu un citu kuģošanas līdzekļu būve	0,420	0,410	18,25	33,65	8	12
3	SIA "Fineks MT"	Kravu apstrāde	0,964	1,171	27,36	42,89	11	12

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

4	SIA "Domše Latvija"	Kokmateriālu vairumtirdzniecība	18,219	25,360	74,19	67,73	8	8
5	SIA "Bērziems"	Zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrāde un konservēšana	1,348	1,815	27,27	44,86	39	38
6	SIA "Mērsraga Termināls"	Kravu apstrāde	0,037	0,023	0,84	0,04	2	2
7	SIA "Silfs V"	Elektroenerģijas ražošana no atjaunojamiem resursiem	0,219	0,093	1,15	1,91	2	1
8	SIA "Gamma-Rent"	Kravu apstrāde	0,147	0,106	5,04	7,96	6	6
9	SIA "Baltic Proteins Oils"	Zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrāde un konservēšana	1,534	0,283	2,74	7,17	2	3
10	SIA "Telluss"	Mežistrāde	23,718	16,136	636,69	532,52	30	37
11	SIA "Tobago MD"	Kravu apstrāde	0,145	0,152	2,87	3,75	4	4
12	SIA "Scandbio Latvia"	Cietā kurināmā ražošana no augu biomasas	13,196	15,113	110,44	130,82	25	26
13	SIA "Kristers"	Kravu apstrāde	0,166	0,206	4,29	9,04	4	4
14	SIA "Termokoksne"	Koku zāģēšana un koksnes ēvelēšana	0,549	0,576	2,77	7,41	2	4
11	Kopā	n/a	111,326	126,859	1 588,92	1 346,23	182	191

Ar Mērsraga ostu cieši saistīto uzņēmumu apgrozījums 2022.–2024. gada periodā ir pieaudzis par aptuveni 14%, sasniedzot 126,9 milj. EUR, kas atbilst mērenai, ar makroekonomisko IKP dinamiku salāgojamai organiskai izaugsmei. Tomēr atšķirībā no Rojas, kur uzņēmējdarbības profils ir cieši piesaistīts ražošanas un pārstrādes vietai, Mērsragā lielākā daļa komersantu ostā veic tikai kravu pārkraušanu, loģistiku vai kokmateriālu apriti, savukārt to biroji, ražotnes un darbinieku lielākā daļa atrodas citviet Talsu novadā vai citos reģionos.

Mērsraga ostas teritorija primāri nav vietējās nodarbinātības centrs, bet gan reģionālās loģistikas mezgls, kas nodrošina konkurētspējīgu izejvielu kustību un eksportu virzību, savukārt plašākais ekonomiskais pienesums izpaužas ražošanas, mežsaimniecības un bioenerģijas uzņēmumu darbībā citās novada vai reģiona teritorijās.

Līdz ar to Mērsraga ostas ekonomiskā nozīme izpaužas mazāk caur tiešām darba vietām ostā, bet daudz vairāk caur zemākām loģistikas izmaksām, konkurētspējīgu eksporta plūsmu, sezonālo kravu stabilitāti un reģionālās pievienotās vērtības ķēžu uzturēšanu, kas ilgtermiņā stiprina uzņēmējdarbības vidi un nodrošina stabilu, kaut arī ne strauju, vietējo ekonomikas attīstību.

6.2.3 Kopējie abu ostu papildus radītie pozitīvie efekti

Lai gan demogrāfiskā situācija Rojas un Mērsraga piekrastes teritorijās joprojām ir nelabvēlīga, pēdējo desmit gadu (2015-2025) dati liecina, ka iedzīvotāju skaits šajās apdzīvotajās vietās ir samazinājies par

aptuveni 17%, kamēr citos Talsu novada pagastos kritums pārsniedz 20%. Tas norāda uz mērenu, bet tomēr novērojamu stabilizējošu efektu, ko rada ostu esamība – proti, ostas nodrošina vietējo nodarbinātību, sezonālu ienākumu iespējas, piekrastes uzņēmējdarbību un ekonomisko aktivitāti, kas kopumā palīdz amortizēt straujāku iedzīvotāju skaita samazināšanos. Ostas nedod pietiekamu impulsu, lai mainītu kopējo negatīvo demogrāfisko tendenci, taču tās veicina lēnāku iedzīvotāju skaita samazinājumu, salīdzinot ar piekrastes ostām nepietuvinātajām teritorijām.

Ostu klātbūtne reģionā rada strukturālu pamatojumu publiskās infrastruktūras attīstībai, jo ostas funkcionē kā ekonomiskie mezgli, kuri savieno vietējo ražošanu, eksportu, piekrastes zvejniecību, loģistiku un tūrisma pakalpojumus ar nacionālās ekonomikas plūsmām. Šajā kontekstā pašvaldībai ir būtiski paplašināti argumenti reģionālās kohēzijas vārdā, lai valsts līmenī pamatotu nepieciešamību pēc prioritārām ieguldījumu programmām reģionālajos un vietējos autoceļos.

Talsu novada divu ostu – Rojas un Mērsraga – darbība objektīvi nosaka augstāku slodzi satiksmes infrastruktūrai, it īpaši V1401, kā arī P126 un P131/P127 autoceļu posmiem, kas nodrošina kravu un pasažieru kustību starp ostām, ražošanas teritorijām un valsts galvenajiem loģistikas koridoriem. Šo ceļu kvalitāte tieši ietekmē ostu spēju piesaistīt kravas, nodrošināt zvejas flotes loģistiku, sekmēt jahtu un tūrisma plūsmas, kā arī uzturēt vietējo komersantu konkurētspēju.

Attiecīgi ostu esamība palīdz pašvaldībai argumentēt, ka publiskās infrastruktūras uzlabošanai ir ne tikai lokāls, bet arī nacionāls ekonomiskais efekts, jo ceļu sakārtošana nodrošina abu ostu kā funkcionālu loģistikas un ražošanas mezglu integritāti valsts ekonomikas sistēmā.

6.2.4 Jauno privāto projektu, kas saistās ar ostu pieejamību, iespējamā plašākā ietekme

Ir identificēti vairāki nozīmīgi privātie projekti, kas tuvākajos gados varētu sniegt būtisku pienesumu ostu darbības ilgtspējai un Talsu novada sociālekonomiskās noturības stiprināšanai. Turpmākajā sadaļā sniegts šo projektu apraksts un to iespējamo plašāko ietekmju novērtējums.

Zivju filetēšanas ražotne Mērsragā

Mērsragā tiek īstenots viens no pēdējo gadu nozīmīgākajiem pārstrādes nozares ieguldījumiem Talsu novadā – SIA “Baltic Proteins Oil” jaunās filetēšanas rūpnīcas būvniecība ar kopējām investīcijām ap 8 miljoniem EUR, kuru tiek plānots noslēgt 2026. gada laikā. Rūpnīcas plānotā jauda sasniegs līdz 40 000 tonnu gadā (100–150 tonnas dienā), nodrošinot pilna cikla pārstrādi – no svaigas izejvielas līdz eksportspējīgiem gatavajiem produktiem.

Rūpnīcā tiks nodarbināti ap 150 darbiniekiem, ar paredzēto atalgojumu sākot no 2000 EUR bruto un augstāk, kas nozīmē būtisku fiskālo pienesumu reģionam. Vien tikai IIN maksājumi darbinieku dzīvesvietu pašvaldību budžetos varētu sasniegt ~600 tūkst. EUR gadā, radot ievērojamu un ilgtermiņā stabilu pozitīvu fiskālo efektu. Papildus tiešajām darbvietām projekts veicinās nodarbinātību arī saistītajos segmentos – transportā, loģistikā, aukstās noliktavās, iepakojšanas materiālu piegādē, tehniskajā apkopē, kā arī nodrošinās sezonālu pieprasījumu pēc prasmīga darbaspēka zivju apstrādē un kvalitātes kontrolē.

Ražotnes darbība būtiski paplašina Mērsraga un Rojas ostu ekonomisko funkciju: tās no tradicionālajiem zvejniecības un kravu pārkraušanas punktiem attīstās par pilnvērtīgu zivsaimniecības un akvakultūras pārstrādes centru, kur saražotajai izeijvai tiek piešķirta augstāka pievienotā vērtība.

Akvakultūras jūras sprostu ierīkošana Mērsragā un Rojā

Plānotie akvakultūras jūras sprostu projekti pie Mērsraga un Rojas var kļūt par būtisku piekrastes ekonomikas paplašinājuma virzienu, radot ~60 pastāvīgas un papildus ~40 sezonālas darbavietas, kas saistītas ar zivju audzēšanu, novejoto zivju izņemšanu, loģistiku un ostu operācijām. Ņemot vērā nozares vidējos atalgojuma līmeņus un pašreizējās nodokļu likmes, jaunradīto darba vietu kopējais IIN piensums varētu sasniegt ~170–250 tūkst. EUR gadā, turklāt pozitīvu fiskālo efektu radīs arī algu spiediena pieaugums līdzīgās nozarēs. Lai gan daļa darbavietu veidosies, pārsūcot darbiniekus no citiem uzņēmumiem, neto fiskālais efekts pašvaldībai joprojām prognozējams kā pietiekami pozitīvs un noturīgs.

Projekts radīs arī plašākus netiešos un inducētos sociālekonomiskos ieguvumus, īpaši loģistikas, kuģošanas un aukstās piegādes ķēdēs, ņemot vērā, ka, lai izņemtu līdz 12 000 tonnām audzēto zivju, būs nepieciešami līdz pat 1500–2500 kuģu apmeklējumiem sezonas laikā. Tas nozīmē stabilu pieprasījumu pēc vietējo zvejnieku un kuģu pakalpojumiem, tīklu, aprīkojuma un kuģu remonta servisiem, transporta un noliktavu kapacitātēm, kā arī citiem krasta pakalpojumiem. Šādi projekti Ziemeļvalstīs tradicionāli veido spēcīgu multiplikatoru pakalpojumu sektorā, aktivizējot vietējo uzņēmējdarbību un nodrošinot papildu nodokļu ieņēmumus.

Jaunu darbavietu radīšana piekrastē var arī stabilizēt demogrāfiju, mazinot iedzīvotāju aizplūšanu. Ņemot vērā abu ostu funkcionālo profilu, akvakultūras attīstība rada reālu potenciālu izveidot jaunu zilās ekonomikas segmentu, kas papildina ostu darbību un rada regulāru, ilgtermiņā prognozējamu sociālekonomisko piensumu novadam.

Atkrastes vēja parku raksturojums un nozīme Rojai

Igaunijas teritoriālajos ūdeņos plānotie atkrastes vēja parki Liivi 1 (57 turbīnas, līdz 900 MW) un Liivi 2 (88 turbīnas, līdz 1400 MW) kopā veidos vienu no lielākajiem vēja enerģijas projektiem Baltijas jūras reģionā. Projektu teritorija atrodas aptuveni 50 km no Rojas ostas, kas padara Roju par ģeogrāfiski tuvāko un loģistiski izdevīgāko potenciālo uzturēšanas un ekspluatācijas (O&M) atbalsta punktu Latvijā. Lai gan instalācijas fāzē lielākie ieguvumi var būt izklaidēti plašākā Baltijas jūras reģionā, ekspluatācijas periodā (25–30 gadi) atkrastes vēja parki rada ilgstošu un regulāru pieprasījumu pēc ostu un krasta pakalpojumiem.

Dānijā veikts pētījums²¹ rāda, ka O&M ostas un to tuvumā esošie komersanti, apkalpojot 1 GW atkrastes vēja parku, var nodrošināt 60–80 pilna laika ekvivalenta (PLE) darba vietu. Ņemot vērā Liivi 1 un Liivi 2 kopējo jaudu līdz 2,3 GW, Rojas ostas potenciālais apkopes apjoms teorētiski varētu būt 2–2,5 reizes lielāks, atkarībā no tā, kā tiks sadalītas O&M funkcijas starp Igaunijas ostām un Salacgrīvu. Pat ļoti konservatīvā scenārijā Talsu novadā varētu izveidoties 30–50 pastāvīgas darba vietas O&M un loģistikas atbalstam, kā arī vairākas specializētas pozīcijas kuģu apkopei, tehnikas apkopei un noliktavu uzturēšanai. Paralēli regulāru apgrozījumu gūtu arī vietējie pakalpojumu sniedzēji – kuģu remontdarbnīcas, elektroapkopes uzņēmumi, ēdināšanas un izmitināšanas sektors, degvielas uzpildes punkti, drošības un apmācību servisi. Dānijas pieredze apliecina, ka šāda veida O&M ostas bieži kļūst par kompetenču centriem, piesaistot jaunus pakalpojumu sniedzējus un inženiertehniskos speciālistus.

Pat ja Rojai netiks piešķirts primārais O&M statuss, daļēja iesaiste pakalpojumu nodrošināšanā radītu stabilu, nesezonālu ekonomisko aktivitāti – būtisku priekšrocību teritorijai, kur ekonomika tradicionāli

²¹ Sylvest, "Socio economic impact study of offshore wind" (2020).

Pieejams šeit: <https://danishshipping.dk/media/gbdme2zt/technical-report-socioeconomic-impacts-of-offshore-wind-01072020-3.pdf>

Pieejams šeit: <https://danishshipping.dk/media/gbdme2zt/technical-report-socioeconomic-impacts-of-offshore-wind-01072020-3.pdf>

balstās uz sezonāli dominētu piekrastes uzņēmējdarbību. Turklāt šāds projekts varētu pozitīvi ietekmēt demogrāfisko noturību, radot augstākas kvalifikācijas darbvietas un pieprasot pastāvīgu speciālistu klātbūtni un servisu, ko nav iespējams efektīvi nodrošināt no tālākām ostām.

Stendes industriālais parks

Talsu novada pašvaldība apsver iespēju attīstīt ~40 ha lielu industriālo parku Stendē, izmantojot jau pieejamo elektroapgādi un piekļuvi valsts autoceļam un dzelzceļa infrastruktūrai pie Stendes stacijas.

Kopējais projekts ietver sekojošas sadaļas:

- a. „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.
- b. Loģistikas centra izveide „Stende 2” stacijas teritorijā, komercsabiedrības, izmaksas tiks precizētas.
- c. Otrās šķiras autoceļa „Stende – Lauciene – Mērsrags” (V1401) pilna rekonstrukcija, atjaunojot bojāto cieto segumu; ceļa posma Lauciene – Mērsrags noklāšana ar cieto segumu: rekonstruēts autoceļš. Kopējais garums ~ 47,2 km. Plānotās izmaksas: nav identificētas. Plānotais finanšu avots: ES fondi, valsts budžets.

Projekts pašlaik atrodas agrīnā konceptuālā stadijā, un tā realizācijas iespējamība ir saistīta ar papildu priekšizpētēm un investīciju piesaisti. Tomēr, ja nākotnē industriālais parks tiktu attīstīts, tas radītu loģisku sasaisti starp Stendes staciju un Mēsrags ostu, nodrošinot papildu kravu un loģistikas plūsmas un paplašinot ostas ekonomisko gravitācijas zonu.

Kopsavilkums

Tuvāko 10 gadu laikā, līdz 2035. gadam, Talsu novada piekrastē un ar ostu darbību saistītajās teritorijās tiks vai varētu tikt īstenoti vairāki nozīmīgi privātie projekti, kas var būtiski paplašināt Mēsrags un Rojas ostu ekonomisko lomu un stiprināt Talsu novada sociālekonomisko noturību. Nozīmīgākie no tiem ir SIA “Baltic Proteins Oil” jaunā filetēšanas rūpnīca, akvakultūras jūras sprostu projekti pie abām ostām, kā arī Igaunijā plānotie atkrastes vēja parki Liivi 1 un Liivi 2, kas rada iespēju Rojai kļūt par vienu no reģiona O&M atbalsta punktiem. Papildus tam Stendes industriālais parks nākotnē varētu nostiprināt loģistisko sasaisti starp dzelzceļu un Mēsrags ostu. Kopumā minētie projekti veido jaunu, plašāku zilās ekonomikas un loģistikas klasteri piekrastē, kas papildina ostu pamatfunkcijas un sniedz ilgtermiņā prognozējamu sociālekonomisko pienesumu visam novadam.

6.3 Nepieciešamā ostu un atbalsta teritoriju infrastruktūra, investīcijas potenciālie finansēšanas avoti

6.3.1 Rojas ostas 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 pārkrašanas 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 BT līdz 7 000 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 6-3 Rojas ostas attīstības plāni

	Attīstības projekts	Apraksts
1.	Piestātnes Nr.1/2 rekonstrukcija un aprīkošana nozvejoto zivju pieņemšanai un 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 Agrolesursu un ekonomikas institūtu tika izstrādāta inovācija, kura pierādīja, ka var izgatavot jaunu augstvērtīgu produktu no Baltijas jūras reņģēm un brētliņām. Kopējās investīcijas jaunajā ražotnē sasniegs 5 milj. EUR, kuras daļēji līdzfinansē EJZF. Uzņēmums uzsāka darbu 2024. gada beigās un perspektīvā nodrošinās līdz 50 jaunām darba vietām. Uzņēmuma veiksmīgai darbībai sākumā būs nepieciešamas 8 000 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 veido 0,6 milj. EUR. Projektu plānots realizēt kā zvejniecības kopprojektu ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu. Piestātnei Nr. 1/2 vienlaicīgi plānots izmantot perspektīvo akvakultūras projektu nodrošināšanai t.s. ikdienas barošanas vajadzībām un izaudzēto zivju piegādei pārstrādes uzņēmumam ostas teritorijā.
2.	Zvejas kuģu remonta slīpa rekonstrukcija	SIA "Gamma A" kuģu remonta cehs šobrīd ir vadošā zvejas kuģu remonta bāze pie Rīgas jūras 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

		indikativās 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 un ostas esošās darbības nodrošināšanai 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 pietātnēm 6,2 m (Pielikums Nr. 2 Rojas ostas akvatorijas un pieejas kanāla padziļināšanas shēma). Projekta realizācija prioritārā secībā: 1. Prioritāte Padziļināšana līdz 7 m pieejas kanālā un kompensācijas baseinu pie ostas vārtiem izveide abās pieejas kanāla pusēs 10 000 m³ sanesumu akumulācijai katrā. Saskaņā ar Jūras projekta izstrādāto padziļināšanas projektu 2003. gadā bija paredzēta kanāla labajā pusē, bet realizējot projektu 2004. gadā ierobežoto līdzekļu dēļ netika paveikts. Vienlaicīgi arī nepieciešams norakt sēkli 2850 m³ pieejas kanāla kreisajā pusē. 2. Prioritāte Priekšostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 6,5 m un ostas iekšējā kanāla līdz SIA "Gamma" kuģu remonta slipam padziļināšana līdz 6,2 m. 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 bez PVN. Projekta realizētājs ir Rojas ostas pārvalde ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.
4.	Daudzfunkcionāla termināla (t.s. atkrastes vēja parku apkalpošanai izbūve	Pamatojoties uz 2025. gadā izstrādāto Kopējo mazo ostu stratēģiju atkrastes vēja parku attīstībai Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī (Stratēģijas izstrāde tika īstenota (Interreg) Igaunijas-Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2021.-2027. gadam, projekta "Harbours and PPP" (projekta Nr. EE-LV000063) ietvaros), 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, pietātni 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 10,07 milj. EUR, t.sk.: - priekšostas akvatorija padziļināšana līdz 7m 4,688 milj. EUR (pieejas kuģu ceļa padziļināšanu 0,859 milj. EUR apmērā paredzēts veikt realizējot ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansētu Rojas ostas kuģu ceļa padziļināšanu līdz 7 m/ 6,5 m/ 6,2 m dziļumam līdz 2028. gadam); - pietātni (garums 200 m, dziļums 7 m) izbūve 3,904 milj. EUR; - slipa (garums 90 m; platums 25 m) izbūve 1,479 milj. EUR Infrastruktūras un ražošanas attīstības projektus priekšostas daļā plānots realizēt, izmantojot ES finanšu instrumentus un publiskās privātās partnerības principus.

6.3.2 Mērsraga ostas 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 daļēji 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 teritorijas izmantošanai (Engures dabas parka teritorija šobrīd pārklājas ar Mērsraga osta teritoriju);
- 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 izbūvēt 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 pietātnes Nr. 8 izbūve ar jauniem kravu laukumiem 7 ha platībā.

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

Tabula 6-4 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.	Mērsraga ostas krasta nostiprinājuma pārbūve zvejas kuģu drošai tauvošanai	Zvejas pietātnes Nr.9 rekonstrukcija un krasta stiprinājums pie pietātnes Nr.9. Aptuvenās projekta izmaksas ~ 2,1 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 ~ 1,0 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES Jūrniecības, zvejniecības un akvakultūras fonda līdzfinansējumu.
4.	Iekšējā kanāla padziļināšana un piesārņotās vietas attīrīšana	Projekta izmaksas ~ 1,0 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde sadarbībā ar Valsts vides dienestu.

5.	Ostas ārējā kanāla kuģošanas drošības uzlabojumi	Triju akmens krāvumu izņemšana - aptuvenā platība ~ 7 000 m ² - un dziļumu rezerves palielināšana sanesu akumulācijai atsevišķi pieejas kanāla zonai 60 000 m ³ apjomam. Projekta izmaksas ~ 0,6 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES fondu līdzfinansējumu.
6.	Krasta stiprinājuma izbūve	Projekta izmaksas ~ 3,0 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES fondu līdzfinansējumu.
7.	Dažādi citi ostas infrastruktūras uzlabojumi	Bilžūdeņu attīrīšanas iekārta, ceļi, drošības aprīkojums, utt., aptuvenās izmaksas ~ 0,4 milj. EUR. Projekta realizētājs - ostas pārvalde ar ES fondu līdzfinansējumu.
8.	Jahtu novietošanas infrastruktūras izbūve	~ 1,4 milj. EUR. Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.
9.	Jaunu kravu laukumu izveidošana	12 ha platībā strīdus teritorijā pēc saskaņošanas ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Projektu plānots realizēt ar ostas pārvaldes un privātiem resursiem.
10.	Virzība uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostas pietātnes un elektrisko ostas celtnu iegāde	Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.
11.	Dziļūdens pietātnes Nr. 8 izbūve ar jauniem kravu laukumiem	7 ha platībā. Projektu plānots realizēt ar privātiem resursiem.

6.4 Mērķa tirgus segmenti

Ņemot vērā faktu, ka Latvijas ostu, tai skaitā Mērsraga un Rojas, pārvaldes nav iesaistītas kravu loģistikas pakalpojumu sniegšanā, ostas pārvalžu tiešie klienti ir uzņēmumi, kuri nomā ostas teritoriju, lai sniegtu kravu pārkraušanas, tai skaitā kravu konsolidācijas un uzglabāšanas pakalpojumus. Šo ostas uzņēmumu darbība ir saistīta ar noteiktu kravu veidu (kuru transportēšana ir iespējama un ekonomiski pamatota, izmantojot noteiktās ostas infrastruktūru) apstrādi.

Veicot tirgus izpēti, ir identificēti šādi perspektīvie kravu nomenklatūras segmenti, kuru potenciāls izceļas uz vietējās izcelsmes kravu fona:

- kūdra,
- biokurināmais,
- celulozes koksne,
- graudi un labības produkti.

6.4.1 Kūdra

Kūdra ir organogēns nogulumiezis, kura sausne satur ne vairāk par 50% minerālvielu un kurš ir veidojies paaugstināta mitruma un skābekļa nepietiekamības apstākļos, sadaloties augu biomasai. Kūdras dabiskais mitrums ir 86-96%.²²

Par galvenajām kūdras pielietojuma jomām ir atzīstamas enerģētika, lauksaimniecība, kā arī siltumizolācijas materiālu ražošana. Tomēr pastāv arī citas kūdras izmantošanas iespējas. Kūdras termiskās

²² Skatīt: <https://www.latvijaskudra.lv/lv/kudra/>

un ķīmiskās apstrādes rezultātā no tās ir iegūstams plašs ķīmisko vielu klāsts, piemēram, humusvielas, spirti, aktivētās ogles, vaski, furfurols, daudzveidīgas bioloģiski aktīvās vielas. Kūdra un tās pārstrādes produkti pasaulē tiek izmantoti arī tādās jomās kā vides tehnoloģijas, medicīna, pārtikas rūpniecība, krāsvielu un parfimērijas ražošana, kā arī citās tautsaimniecības nozarēs.²³

Latvija ir kūdras lielvalsts pasaules mērogā – 10% no valsts teritorijas klāj kūdras purvi, un, pateicoties labvēlīgiem klimatiskajiem apstākļiem, kūdras apjoms ik gadu aug – šobrīd Latvijā uzkrājušies aptuveni 1,7 miljardi tonnu kūdras, savukārt ikgadējais dabīgais pieaugums sasniedz 1,6 miljonus tonnu. Pasaules Tirdzniecības organizācijas dati rāda, ka kopš 2018. gada pēc kopējā kūdras produktu eksporta apjoma Latvija bija pirmajā vietā pasaulē, un 2022. gadā pēc eksportētā kūdras produktu apjoma Latvijas daļa pasaules tirgū bija 19,9%. Jau tagad 31% no Eiropas profesionālajā dārzkopībā izmantotās kūdras ir iegūta Latvijā.²⁴

Latvijā kūdras ieguve notiek 4% no kūdras atradņu teritorijas. 2023. gadā kūdras ieguvei bija spēkā 126 zemes dzīļu izmantošanas licences 97 purvos. Tās izsniegtas 62 uzņēmumiem un divām privātpersonām. Kopējā licences laukuma platība 25 214,06 ha.²⁵

2023. gadā kūdras (ieskaitot kūdras pakaišus) kopējais globālais eksporta apjoms pārsniedza 1,66 miljardus USD (saskaņā ar 75 valstu ārējās tirdzniecības statistiku).

Lielākie aglomerētas vai neaglomerētas kūdras (tostarp kūdras pakaišu) eksportētāji 2023. gadā bija:

- Kanāda - 28% no pasaules eksporta (478 milj. USD),
- Latvija - 16,6% (277 milj. USD),
- Nīderlande - 12,3% (206 milj. USD),
- Vācija - 10,5% (175 milj. USD),
- Igaunija - 9,62% (160 milj. USD).

Saskaņā ar pieejamo statistiku 2023. gadā globāli lielākās aglomerētas vai neaglomerētas kūdras (tostarp kūdras pakaišu) eksporta plūsmas bija šādos transporta koridoros:

- eksports no Beļģijas uz Franciju: (2,55% no pasaules eksporta, 42 milj. USD saskaņā ar Beļģijas ārējās tirdzniecības statistiku),
- eksports no Kanādas uz ASV: (27% no pasaules eksporta, 459 milj. USD saskaņā ar Kanādas ārējās tirdzniecības statistiku),
- eksports no Igaunijas uz Ķīnu: (2,1% no pasaules eksporta, 35 milj. USD saskaņā ar Igaunijas ārējās tirdzniecības statistiku),
- Eksports no Vācijas uz Franciju: (1,5% no pasaules eksporta, 25 milj. USD saskaņā ar Vācijas ārējās tirdzniecības statistiku);
- eksports no Vācijas uz Nīderlandi: (1,61% no pasaules eksporta, 26 milj. USD saskaņā ar Vācijas ārējās tirdzniecības statistiku),
- eksports no Īrijas uz Apvienoto Karalisti: (1,61% no pasaules eksporta, 26 milj. USD saskaņā ar Īrijas ārējās tirdzniecības statistiku),

²³ Skatīt: <https://www.lu.lv/vpp/arhivs/zeme/kudra/parkudru/>

²⁴ Skatīt: <https://www.delfi.lv/898102/versijas/120043313/uldis-ameriks-pieprasijums-pasaule-pec-latvijas-kudras-aug>

²⁵ Skatīt: https://www.latvijaskudra.lv/lv/statistika/krajumi_un_ieguve/

- eksports no Latvijas uz Ķīnu: (3% no pasaules eksporta, 50 milj. USD saskaņā ar Latvijas ārējās tirdzniecības statistiku),
- eksports no Latvijas uz Vāciju: (1,93% no pasaules eksporta, 32 milj. USD saskaņā ar Latvijas ārējās tirdzniecības statistiku),
- eksports no Latvijas uz Itāliju: (1,75% no pasaules eksporta, 9 milj. USD saskaņā ar Latvijas ārējās tirdzniecības statistiku),
- eksports no Nīderlandes uz Vāciju: (3,36% no pasaules eksporta, 56 milj. USD saskaņā ar Nīderlandes ārējās tirdzniecības statistiku).

Savukārt lielākie aglomerētas vai neaglomerētas kūdras (tostarp kūdras pakaišu) importētāji 2023. gadā bija:

- ASV - 26% no pasaules importa (494 milj. USD),
- Nīderlande - 9,93% (184 milj. USD),
- Ķīna - 6,23% (115 milj. USD),
- Vācija - 5,08% (94 milj. USD),
- Itālija - 5,07% (94 milj. USD),
- Francija - 4,79% (88 milj. USD).²⁶

Globāli kūdras tirdzniecību raksturo globāli augošs tirgus. Īpaši ir jāizceļ Ķīnas tirgus, kurā pieprasījums pēc dažādiem lietojumiem kūdras tiek lēsts pēc kultūraugu platības un nepieciešamā kūdras daudzuma uz vienu kultūraugu audzēšanā izmantojamo ha. Dati liecina, ka Ķīna ir viens no lielākajiem jaunajiem potenciālajiem kūdras tirgiem pasaulē. Kopējais audzēšanas substrātu pieprasījums stādu audzēšanai Ķīnā ir aptuveni 49,51 milj. m³ gadā. Kopējais pieprasījums pēc audzēšanas substrātiem bezaugsnes apstrādei, ieskaitot vertikālo apzaļumošanu, mājas dārzkopību, jumta dārza barotni un augu audzēšanu uz balkoniem, ir aptuveni 20,25 milj. m³ gadā. Kopējais pieprasījums pēc kūdras kā augsnes uzlabotāja deģenerētām siltumnīcas augsnēm ir aptuveni 110 milj. m³ katru gadu. Savukārt kopējais kūdras pieprasījums pēc funkcionālā mēslojuma ir aptuveni 72,4 milj. m³ gadā. Tādējādi kopējais aprēķinātais kūdras pieprasījums Ķīnā ir aptuveni 250 milj. m³.²⁷

6.4.2 Biokurināmais

Šobrīd visas pasaules pastiprināta uzmanība ir pievērsta diviem enerģētiskās aspektiem – enerģētiskai atkarībai un klimata pārmaiņām. Pasaules pieredze ir pierādījusi, ka, pieaugot enerģijas patēriņam, rodas enerģijas iztrūkums un valstis primāri domā nevis par patēriņa samazināšanu, bet par energoresursu importa palielināšanu. Tas vēl vairāk palielina valsts atkarību no importētajiem energoresursiem. Tajā pašā laikā zinātnieki nodarbojas ar alternatīvo enerģijas resursu izpēti un jaunu tehnoloģiju radīšanu. Pāreja no fosilo kurināmo ekonomikas uz atjaunojamo energoresursu ekonomiku ir sarežģīts process, un tas prasa ilgtermiņa attīstības stratēģiju un nopietnu attieksmi pret to ieviešanu. Tādējādi, vērtējot Latvijas un reģiona tirgus potenciālu, viens no potenciāliem kravu veidiem, kuru raksturo pieaugoša dinamika, un kas varētu tikt pārkrauts Mērsraga un Rojas kravu pārkraušanas termināļos, ir biokurināmais.

Jau šobrīd biomasas ieņem stabilu vietu Latvijas enerģijas bilancē, un tās īpatsvars siltumenerģijas ražošanā ir pieaugošs. Šāda tendence ir vērojama arī globālā mērogā, jo koksnes un citu biomasas kurināmo

²⁶ Skatīt: https://trendeconomy.com/data/commodity_h2/2703

²⁷ Skatīt: <https://peatlands.org/document/china-the-next-huge-peat-and-growing-media-market-in-the-world/>

Īpatsvars siltumapgādē pieaug jau kopš pagājušā gadsimta astoņdesmitajiem gadiem visās pasaules attīstītajās valstīs. Šī procesa aizsākums meklējams septiņdesmito gadu visaptverošajā enerģētiskajā krīzē. Pieaugošais pieprasījums pēc enerģijas, ierobežotie fosilā kurināmā krājumi, kā arī vides piesārņojums un globālās klimata pārmaiņas pēdējos gados pasaulē ir radījušas pastiprinātu interesi par atjaunojamiem energoresursiem.

Līdztekus tam aizvadītajos gadu desmitos ir augusi sabiedrības un valstu ekoloģiskā apziņa, kas ir materializējusies starptautiskos dokumentos par bioenerģijas resursu pielietojanas palielināšanu un izmešu samazināšanu. Arī Latvijas Republikas galvenais stratēģiskais mērķis attiecībā uz atjaunojamiem energoresursiem ir optimāla Latvijas atjaunojamo energoresursu potenciāla izmantošana, vadoties no ekonomiskajiem, ekoloģijas un enerģētikas attīstības kritērijiem un ņemot vērā starptautiskos un Eiropas Savienības (turpmāk – ES) mērķus un prasības.

Atbalsts atjaunojamo energoresursu izmantošanai ir kļuvis par svarīgu ES politikas sastāvdaļu. ES savu stratēģisko mērķi definēja 1997. gadā Eiropas Komisijas Baltā grāmatā „Enerģija nākotnei: atjaunojamie enerģijas avoti”, kur noteica, ka atjaunojamo energoresursu daļa Eiropas Savienības primāro resursu bilanci jāpalielina no 6,0% 1997. gadā līdz 12,0% 2010. gadā. Šis uzdevums ir virzīts gan uz enerģijas apgādes drošības paaugstināšanu, gan ilgtspējīgas attīstības atbalstīšanu. Nākamais solis šīs politikas turpināšanā bija Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 27. septembra Direktīva 2001/77/EK par tādās elektroenerģijas pielietojuma veicināšanu iekšējā elektroenerģijas tirgū, kas ražota izmantojot neizsīkstošos enerģijas avotus. Secīgi Eiropas Komisija ir pieņēmusi priekšlikumu paketi (ES “Zaļais kurss”), kuras mērķis ir panākt, lai Eiropas Savienības klimata, enerģētikas, transporta un nodokļu politika būtu gatava līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Viens no veidiem “Zaļā kursa” mērķu sasniegšanai ir fosilo enerģijas resursu aizstāšana ar atjaunojamiem enerģijas resursiem (turpmāk - AER), tai skaitā koksnes biokurināmo, kura izmantošana kopš 2000. gada ES valstīs ir pakāpeniski, izņemot izteikti zemo līmeni pēc 2008. gada finanšu krīzes, pieaugusi par aptuveni 20%. Savukārt Latvija ir viena no ES mežu bagātākajām valstīm, ko raksturo šādi fakti:

- Latvijas mežu kopējā platība ir 3,311 miljoni hektāru jeb 52% no valsts platības;
- aizsargājамie meži un “Natura 2000” meži veido 0,549 miljoni hektāru jeb 8,5% no valsts teritorijas;
- mežu platība Latvijā, salīdzinot ar pagājušā gadsimta pirmo pusi, ir dubultojusies, un šī pieauguma tendence saglabājusies arī pēdējā desmitgadē. Savukārt mežos augošās krājas apjoms ir pieaudzis vēl straujāk;
- Latvijas kopējā mežkopības krāja 2024. gadā ir 677 milj. m³;
- 2022. gadā kopējais iegūtās koksnes (apaļkoksne) apjoms bija 13,1 milj. m³, savukārt kopējais kurināmās koksnes ražošanas apjoms 2022. gadā bija 6,3 milj.m³ jeb 48 % no kopējā iegūtās koksnes apjoma²⁸;

²⁸ Skatīt: Vadlīniju izstrāde par koksnes produktu uzskaiti Eiropas Savienības regulējuma zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības (ZIZIMM) sektorā un emisiju aprēķinam, <https://ppdb.mk.gov.lv/wp-content/uploads/2024/02/2023-MAF-Vadliniju-izstrad-par-koksnes-produktu-uzskaiti-ES-regulejuma-ZIZIMM-sektora-un-emisiju-aprekinam-Parskats.pdf>

- Latvijas meža nozare ir orientēta uz eksportu (pozitīva eksporta – importa bilance). 2024. gadā eksportā dominēja koksne un tās izstrādājumi 16,2% no kopējās eksporta vērtības, 2,228 miljardi EUR). Viena laikus pieauga arī kurināmās koksnes eksports²⁹;
- kopumā Latvijas ražotāji 2023. gadā eksportēja 727,6 tūkst. m³ kurināmās koksnes, 2 435,4 tūkst. m³ šķeldas, kokskaidu un koksnes atkritumu, 1 519,7 tūkst. m³ koksnes granulu³⁰. Galvenie eksporta tirgi ir Igaunija, Dānija, Lielbritānija un Zviedrija.

6.4.3 Celulozes koksne

Globālā celulozes un papīra ražošanas nozare, kuras vērtība 2024. gadā bija aptuveni 344,74 miljardi USD, piedzīvo ievērojamas un ilgstošas strukturālas pārmaiņas. Izaugsmi galvenokārt virza iepakojuma un salvešu segmenti, savukārt tradicionālais papīra tirgus digitalizācijas dēļ saskaras ar neatgriezenisku kritumu. Paredzams, ka tirgus pieaugs no 416 miljardiem USD 2024. gadā līdz 551,15 miljardiem USD 2034. gadā³¹.

Celulozes koksne jeb papīrmalka parasti tiek definēta kā zemas kvalitātes koksne, kas nav piemērota zāgmateriāliem, ir kritiski svarīga rūpnieciskā izejviela. Tās patēriņš ir cieši saistīts ar globālajām urbanizācijas, e-komercijas un ilgtspējīgu, uz koksnes šķiedras bāzes veidotu materiālu pieprasījuma tendencēm. 2024. gadā globālā papīrmalkas tirgus kopējā tirgus vērtība tika lēsta 14,2 miljardu USD apmērā³².

Papīrmalkas patēriņš ir segmentēts pēc pielietojuma, koksnes veida un avota. Papīrmalkas pielietojums celulozes un papīra ražošanas industrijās ir sadalīts šādās trīs galvenajās kategorijās:

- papīrs un iepakojums (dominējošais patēriņa veids): šis segments ir lielākais papīrmalkas patērētājs. Patēriņu veicina e-komercijas uzplaukums (kas pieprasa gofrētas kastes) un globālā tendence aizstāt vienreizlietojamo plastmasu ar iepakojumu, kas ir veidots uz papīra bāzes. Iepakojuma kategorijas produktu ražošanai ir nepieciešamas garas, stipras šķiedras, kas bieži tiek iegūtas no skujkoku papīrmalkas. 2024. gadā papīra segments veidoja ievērojamu ieņēmumu daļu 58,9% apmērā no globālā celulozes koksnes patēriņa tirgus³³;
- salvetes un higiēnas preces: šis segments piedzīvo ilgstošu izaugsmi visā pasaulē, īpaši Āzijā un jaunattīstības tirgos, ko veicina pieaugošie higiēnas standarti. Salvešu un higiēnas precēm bieži vien ir nepieciešama cietkoksnes papīrmalka (piemēram, eikalipts) tās īsāko šķiedru dēļ³⁴;
- šķīstošā celuloze un šķiedra: šī kategorija ir augošs cietkoksnes papīrmalkas patērētājs. Šķīstošā celuloze tiek izmantota, lai ražotu viskozes un celulozes plēvi tekstilrūpniecībai un šķiedru ražošanai, kuras attīstību veicina iedzīvotāju skaita un apģērba pieprasījuma pieaugums dēļ³⁵.

²⁹ Skatīt: Latvijas ārējā tirdzniecība, <https://eksports.csb.gov.lv/lv/years/products-selected/export/2024/TOTAL-IX/TOTAL>

³⁰ Skatīt: Oficiālais statistikas portāls, https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_NOZ_ME_MEK/MEK010/table/tableViewLayout1/

³¹ Skatīt: Pulp and Paper Market Size, Trends, Forecast Overview, <https://www.fortunebusinessinsights.com/pulp-and-paper-market-103447>

³² Skatīt: Pulpwood Market Size, Share, Trends, Growth & Forecasts 2034, <https://www.gminsights.com/industry-analysis/pulpwood-market>

³³ Skatīt: Wood And Timber Products Market

³⁴ Skatīt: Pulp makes much more than just paper, <https://www.upmpulp.com/news-and-materials/blogs-and-stories/stories/pulp-makes-much-more-than-just-paper/>

³⁵ Skatīt: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pulpwood>

Globāli celulozes koksnes patēriņš virzās uz austrumiem, atspoguļojot izmaiņas globālajā ražošanā un iedzīvotāju blīvumā:

- Āzijas un Klusā okeāna reģions: Ķīna ir pasaules līdere gan papīrmalkas ražošanā, gan patēriņā, un tās tirgus daļa 2024. gadā bija aptuveni 35% (4,9 miljardu USD vērtībā). Ķīnas augstā ražošanas jauda un iekšzemes pieprasījums, ko veicina e-komercijas uzplaukums un valdības atbalsts apmežošanai, nostiprina tās statusu kā lielākajai celulozes koksnes patērētājai un importētājai;
- Ziemeļamerika un Eiropa: šie reģioni joprojām ir galvenie augstas kvalitātes papīrmalkas ražotāji, ar lielu pieprasījumu pēc skujkoku koksnes iepakojumam un bioenerģijas vajadzībām. Tomēr "Zaļā kursa" pamatnostādnes Eiropā rada izejvielu izmantošanas pāreju uz aprites ekonomikas principiem, tādējādi potenciāli samazinot lokāli patērējamās celulozes koksnes apjomu³⁶.

Celulozes koksne veido ievērojamu daļu no kopējā Latvijas mežos nocirstā kokmateriālu apjoma. Celulozes koksne (kas galvenokārt ir skujkoku un lapkoku tievgali un galotnes) veido apmēram 20–25% no kopējās mežizstrādes produkcijas apjoma Latvijā (neskaitot malku). Pēdējos gados kopējais koksnes sagatavošanas apjoms Latvijā ir svārstījies ap 12–13 miljoniem m³ gadā³⁷.

Latvijas celulozes koksne ir ļoti pieprasīta Somijā un Zviedrijā, kur tā palīdz aizstāt zaudētos importa apjomus no Krievijas, kas tika pārtraukts 2022. gadā. Latvijas koksne ir kļuvusi par galveno importa izejmateriālu avotu Somijai. 2024. gadā Somijas apaļkoksnes imports no Latvijas pieauga par 43%, sasniedzot 2,2 miljonus kubikmetru³⁸.

Galvenie celulozes koksnes veidi Latvijā ir skujkoki (egle, priede) un lapkoki (bērzs, apse, alksnis). Skujkoku celulozes koksne ir augstāk vērtēta un veido lielāko Latvijas apaļkoksnes eksporta apjomu³⁹.

6.4.4 Graudi un labības produkti

Lauksaimniecības produktu tirgu nosaka ražas lielums un tā kvalitāte, kas var radīt šī tirgus izmaiņas, piemēram, noteikta produkta deficītu attiecīgā ģeogrāfiskajā areālā. Šādiem faktoriem nosakot lauksaimniecības produktu tirdzniecības globālo tirgu, tie ietekmē arī kravu loģistikas plūsmas, piemēram, Krievijas gadījumā par labu konkrēta reģiona - Baltijas jūras, Melnās jūras, Kaspija jūras vai Tālo Austrumu ostām. Arī Latvijas ostas, veicot Krievijas, Ukrainas un Kazahstānas tranzīta kravu pārkraušanu, iekļaujas šajā globālajā kravu pārvadājumu tīklā.

Baltijas valstu lauksaimniecības uzņēmumiem uzlabojot savu ražību, kas pakāpeniski tuvojas Eiropas Savienības valstu vidējai ražībai, kā arī palielinot sējumu platību, palielinās šo valstu loma globālajā lauksaimniecības produktu tirgū, kur kravu eksports tiek nodrošināts, izmantojot tieši Baltijas valstu ostas.

2023. gadā tika iegūti 2,7 milj. tonnu graudu, kas ir par 527,8 tūkst. tonnu jeb 16,3% mazāk nekā 2022. gadā. To veicināja īpaši nelabvēlīgie laika apstākļi, kuru rezultātā vidējā ražība nokritās līdz pēdējo piecu

³⁶ Skatīt: Pulpwood Market Size, Share, Trends, Growth & Forecasts 2034, <https://www.gminsights.com/industry-analysis/pulpwood-market>

³⁷ Skatīt: Mežsaimniecības nozares statistika un tendences, <https://www.silava.lv/aktualitates/mezsaimniecibas-nozares-statistika-un-tendences/>

³⁸ Skatīt: Foreign trade in roundwood and forest industry products by country 2024, <https://www.luke.fi/en/statistics/foreign-trade-in-roundwood-and-forest-industry-products-by-country-2024-provisional>

³⁹ Skatīt: Koksnes tirgus apskats un prognozes, <https://www.lvm.lv/klientiem/kokmaterialu-iegade>

gadu laikā zemākajam līmenim. Savukārt graudaugu sējumu platība pērn pieauga par 17,2 tūkst. hektāru jeb 2,2%⁴⁰. Savukārt Igaunijā kopējā raža bija 1,2 milj. tonnas un Lietuvā 5,6 milj. tonnas⁴¹.

Neskatoties uz ražas svārstībām un ņemot vērā faktu, ka Ukraina ir samazinājusi graudu ieguves apjomu, Latvijas un Baltijas graudu audzētāji ieņem nozīmīgu lomu ne tikai nacionālā, bet arī globālā mērogā.

6.4.5 Zivju nozveja

Zivsaimniecības nozarei Latvijā ir trīs galvenās darbības jomas: zvejniecība, zivju apstrāde un akvakultūra.

20. gadsimta 70. gadu vidū pieauga zivju krājumu izmantošana Baltijas jūrā, tāpēc tika ieviesta starptautiskā zvejas pārvaldība. Lai nodrošinātu starptautisko zvejas pārvaldību, tika izveidota Starptautiskā Baltijas jūras Zvejniecības komisija (angļu val. *International Baltic Sea Fisheries Commission*, IBSFC), kuras sastāvā bija Baltijas jūras reģiona valstis. 2005. gadā IBSFC funkcijas pārņēma Eiropas Komisija. 20. gadsimta 90. gados Latvijas zvejas flotes kapacitāte Baltijas jūrā ievērojami pārsniedza pieejamos zvejas resursus, tāpēc zvejas rentabilitāte bija zema.

Iestājoties Eiropas Savienībā, pakāpeniski notika Latvijas zvejas flotes optimizācija. 2014. gada sākumā Latvijas zvejas floti veidoja 703 kuģi, tai skaitā pašpatēriņa zvejniekiem piederošās 628 laivas (89%). 2014. gada sākumā Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī aiz piekrastes joslas zvejoja 68 kuģi. Šo zvejas kuģu skaits laika posmā no 2004. līdz 2014. gadam samazinājās par 68 %, bet nozveja uz zvejas kuģi pieauga gandrīz divas reizes. 2024. gadā kopējais zvejas kuģu skaits bija 663 kuģi, ieskaitot 619 mazos kuģus (93%), kuru BT ir mazāka par 25 tonnām.

Latvijas kopējā nozveja 2024. gadā bija 104,9 tūkstoši tonnu, no kurām 51,9 tūkstoši tonnu tika nozvejotas Baltijas jūrā un Rīgas līcī. No kopējā nozvejas apjoma Baltijas jūrai raksturīgās zivis veidoja šādus nozvejas apjomus:

- brētliņas: 24,1% no kopējā nozvejas apjoma jeb 25,3 tūkstoši tonnu;
- reņģes: 25,3% no kopējā nozvejas apjoma jeb 26,5 tūkstoši tonnu;
- mencas: 1,9% no kopējā nozvejas apjoma jeb 2,0 tūkstoši tonnu.

Atļaujas zvejai Baltijas jūras un Rīgas jūras līča Latvijas piekrastē 2024. gadā bija saņēmuši 135 komerczvejnieki un 653 pašpatēriņa zvejnieki. Kopējais nozvejas apjoms piekrastē 2023. gadā bija aptuveni 2 550 tonnas, kas ir 4% no Latvijai piešķirtās zvejas kvotas Baltijas jūrā (63 750 tonnas). Piekrastes zvejnieku nozvejai ir raksturīgas šādas zivis: reņģe, apaļais jūras grundulis, salaka, vējzivs un vimba. Statistika par nozvejas apjomu Rīgas jūras līcī aiz piekrastes joslas nav pieejama.

6.5 Mērķu grupas, to intereses un vajadzības (leinteresēto pušu analīze)

Attīstības plāna izstrādes ietvaros ir veikta ostu darbības un attīstības potenciālu un perspektīvo tirgus segmentu mērķu grupu, tai skaitā to interešu un vajadzību analīze.

6.5.1 Kūdra

Ņemot vērā esošo tirgus situāciju, t.sk. ostu tehniskās iespējas, Mērsraga un Rojas ostām ir potenciāls nodrošināt kūdras kravu eksportu uz šādiem eksporta tirgiem:

- Nīderlande;
- Vācija;

⁴⁰ Skatīt: Oficiālās statistikas portāls, <https://stat.gov.lv/lv/statistikas-temas/noz/lauksaimn/preses-relizes/20746-lauksaimniecibas-kulturu-sejumu-platibas-un>

⁴¹ Skatīt: Agricultural production – crops, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Agricultural_production_-_crops

- Itālija;
- Francija.

Nīderlande

Nīderlandē kūdras patēriņu galvenokārt veido dārzkopības nozare, kurā kūdra tiek izmantota kā augšanas substrāts.

2023. gadā Nīderlande importēja kūdru 163 miljonu USD vērtībā, kļūstot par otro lielāko kūdras importētāju (no 198 valstīm) pasaulē. Tajā pašā gadā kūdra bija 479. visvairāk importētais produkts (no kopumā 1 214 produktiem) Nīderlandē. 2023. gadā Nīderlande importēja kūdru galvenokārt no: Vācijas (45,9 milj. USD), Beļģijas (35,7 milj. USD), Igaunijas (26,5 milj. USD), Latvijas (13,3 milj. USD) un Zviedrijas (11,1 milj. USD). Straujāk augošie kūdras importa izcelsmes valstis Nīderlandē laikā no 2022. līdz 2023. gadam bija: Dānija (5,78 milj. USD), Zviedrija (1,22 milj. USD) un Latvija (201 tūkstotis USD).⁴²

Kūdras imports galvenokārt tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT > 4 000 t). Ņemot vērā nelielos sauszemes pārvadājumu attālumus, kravu transports Nīderlandes teritorijā tiek nodrošināts tikai ar autotransporta palīdzību.

Vācija

Līdzīgi kā Nīderlandē, arī Vācijā kūdras patēriņu galvenokārt veido dārzkopības nozare, kurā kūdra tiek izmantota kā augšanas substrāts.

Vācijas galvenie tirdzniecības partneri (kūdras (ieskaitot kūdras pakaišus), aglomerētas vai neaglomerētas imports) 2023. gadā:

- Nīderlande ar 30% daļu (28 milj. USD);
- Latvija ar 27% daļu (26 milj. USD);
- Lietuva ar 19,3% daļu (18,2 milj. USD);
- Igaunija ar 9,22% daļu (8,7 milj. USD);
- Beļģija ar 4,72% daļu (4,46 milj. USD);
- Somija ar 3,83% daļu (3,62 milj. USD);
- Zviedrija ar 1,2% daļu (1,13 milj. USD).⁴³

Kūdras imports galvenokārt tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT > 4 000 t). Ņemot vērā salīdzinoši lielos sauszemes pārvadājumu attālumus, kravu transports Vācijas teritorijā tiek nodrošināts gan ar dzelzceļa, gan autotransporta palīdzību.

Itālija

Itālija kūdra tiek patērēta galvenokārt dārzkopībai, piemēram, bioloģiskajai lauksaimniecībai, ainavu veidošanai un augsnes uzlabošanai, un arvien vairāk kā biomasas enerģijas nozarē.

Kopumā Itālija 2023. gadā importēja 624,9 tūkst. t. kūdras ar kopējo vērtību 94,1 milj. USD, no kura lielāko apjomu nodrošināja šādas valstis:

- Vācija: 275,1 tūkst. t;
- Latvija: 245,7 tūkst. t;
- Nīderlande: 39,6 tūkst. t.⁴⁴

⁴² Skatīt: <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/peat/reporter/nld>

⁴³

[https://trendeconomy.com/data/h2/Germany/2703#:~:text=Top%20trading%20partners%20\(import%20of%20%22Peat%20\(includin%20US\\$%20*%20Spain%20%2D%20478%20thousand%20US\\$](https://trendeconomy.com/data/h2/Germany/2703#:~:text=Top%20trading%20partners%20(import%20of%20%22Peat%20(includin%20US$%20*%20Spain%20%2D%20478%20thousand%20US$)

⁴⁴ Skatīt: <https://wits.worldbank.org/trade/comtrade/en/country/ITA/year/2023/tradeflow/Imports/partner/ALL/product/270300>

Kūdras imports galvenokārt tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT > 4 000 t). Ņemot vērā nelielos sauszemes pārvadājumu attālumus, kravu transports Itālijas teritorijā tiek nodrošināts galvenokārt ar auto transporta palīdzību.

Francija

Kūdras patēriņš Francijā galvenokārt ir paredzēts dārzkopības augšanas substrātiem. Vietējā kūdras ieguve samazinās, un ir plāni atjaunot daudzus Francijas kūdrājus, kā rezultātā valsts turpina importēt ievērojamu kūdras apjomu.

Kopumā Francija 2023. gadā importēja 508,8 tūkst. t kūdras ar kopējo vērtību 88,9 milj. USD, no kura lielāko apjomu nodrošināja šādas valstis:

- Beļģija: 201,5 tūkst. t;
- Vācija: 100,2 tūkst. t;
- Nīderlande: 96,9 tūkst. t;
- Igaunija: 58,5 tūkst. t;
- Latvija: 16,4 tūkst. t.⁴⁵

Kūdras imports galvenokārt tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT > 4 000 tonnas). Ņemot vērā salīdzinoši lielos sauszemes pārvadājumu attālumus, kravu transports Francijas teritorijā tiek nodrošināts gan ar dzelzceļa, gan autotransporta palīdzību.

6.5.2 Biokurināmais

Ņemot vērā, ka saskaņā ar nozares ekspertu prognozēm nākamos piecus līdz septiņus gadus ES saglabās savas pozīcijas kā pasaules visdinamiskāk augošais tirgus, Mērsraga un Rojas ostām ir potenciāls nodrošināt koksnes un biokurināmā kravu eksportu uz šādiem eksporta tirgiem:

- Vācija;
- Dānija;
- Zviedrija;
- Nīderlande;
- Beļģija; un
- Apvienotā Karaliste.

Vācija

Kopš 2000. gadu vidus Vācija ir visdinamiskāk augošais ES biokurināmā tirgus. Lielā mērā to ir veicinājis ar kokskaidu granulām kurināmo apkures sistēmu tirgus. To veicina augošās naftas produktu cenas un federatīvās un reģionālās tirgus atbalsta programmas, kas atbalsta mazo un vidējo lietotāju pāreju uz videi draudzīgiem siltumenerģijas ražošanas veidiem. 2021. gadā Vācijā tika uzstādītas 86 000 jaunas kokskaidu granulū apkures sistēmas, kuru jauda ir līdz 50 KW un kuras tiek izmantotas vienas vai divu ģimeņu māju apkurei, 24 000 gaisa apkures granulū krāsnis un 1 200 katlumājas, kuru jauda pārsniedz 50 KW.

Ar rekordlielo granulū ražošanas apjomu 3,355 miljoni tonnu Vācija ir neapšaubāma līdere Eiropā un trešā lielākā ražotāja pasaulē aiz ASV un Kanādas, kamēr tās patēriņš 2021. gadā veidoja 2,9 miljonus tonnu granulū. Salīdzinājumam – 2006. gadā valsts kopējais kokskaidu granulū patēriņš bija 400 tūkstoši tonnu. Daļa kokskaidu granulū tiek saražota, izmantojot importētas izejvielas – koksnes šķeldu un apaļkokus.

Tomēr, neskatoties uz vietējās kokskaidu granulū ražošanas pārprodukciju, Vācija ir nozīmīga kokskaidu importētāja. No Baltijas jūras reģiona kokskaidu granulū un to izejvielu kravas tiek importētas nelielas

⁴⁵ Skatīt: <https://wits.worldbank.org/trade/comtrade/en/country/FRA/year/2023/tradeflow/Imports/partner/ALL/product/270300>

tilpības kuģos (BT > 4 000 tonnas). Savukārt kravas no Austrijas, Francijas un Čehijas tiek pārsvarā transportētas, izmantojot autotransportu.

Dānija

Dānijā kokskaidu granulu izmantošana pašvaldību siltumapgādes sistēmās sākās pagājušā gadsimta 80. gados, kad notika pakāpeniska centrālās apkures katlu māju pāreja no akmeņogļu kurināmā uz kokskaidu granulām. 90. gadu sākumā Dānijas kopējais kokskaidu granulu patēriņš veidoja 100 līdz 110 tūkstoši tonnu gadā. Kvantitatīvs kokskaidu granulu patēriņa izrāviens notika 2003. gadā, kad tika nodota ekspluatācijā ar biokurināmo darbināmā koģenerācijas stacija "Avedore II". Šobrīd galvenie kokskaidu granulu noieta veicinošie faktori ir atbrīvojums no ekoloģisko nodokļu nomaksas un Dānijas valdības normatīvie akti par biokurināmā izmantošanu.

Kopš 2005. gada, kad Dānijā tika kopumā saražoti 200 tūkstoši tonnu kokskaidu granulu, ražošanas apjomi ir pakāpeniski samazinājušies, 2010. gadā sasniedzot tikai 137 tūkstošus tonnu. 2012. gadā 52% Dānijas pašvaldību siltumenerģijas ražošanas apjoma nodrošināja koksnes biokurināmais, un tiek plānots, ka līdz 2035. gadam šis rādītājs sasniegs 100%.

Lielākais Dānijas patērētājs ir koģenerācijas stacija "Avedore II", kas gadā patērē 250 tūkstošus tonnu kokskaidu granulu. Kopumā 2020. gadā Dānija importēja vairāk kā 3 miljonus tonnu koksnes biokurināmā. Biokurināmā imports galvenokārt tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT > 4 000 tonnas). Ņemot vērā nelielos sauszemes pārvadājumu attālumus, kravu transports Dānijas teritorijā tiek nodrošināts tikai ar autotransporta palīdzību.

Zviedrija

Zviedrijā lielākajā daļā pilsētu tiek nodrošināta centralizēta siltumapgāde. Kopš pagājušā gadsimta 80. gadiem Zviedrijā apkurei tiek izmantotas kokskaidu granulas, kad sākās pakāpeniska centrālās siltumapgādes katlumāju un koģenerācijas staciju pāreja no šķidrā kurināmā uz kokskaidu granulām, nereti apvienojumā ar vietējās izcelsmes akmeņogļu izmantošanu. Šobrīd aptuveni 200 katlumājas un koģenerācijas stacijas tiek darbinātas kā kurināmo, izmantojot kokskaidu granulas. Ja 1997. gadā Zviedrijas kopējais kokskaidu granulu patēriņš veidoja 494 tūkstošus tonnu un tikai 39 tūkstoši tonnu jeb 8% no kopējā kokskaidu granulu patēriņa tika izmantoti individuālai privātmāju apkurei, tad 2019. gadā, kad Zviedrijas kopējais kokskaidu granulu patēriņš jau sasniedza 2,3 miljonus tonnu, kokskaidu granulu patēriņš individuālai privātmāju apkurei bija 785 tūkstoši tonnu jeb 34% no kopējā kokskaidu granulu patēriņa.

1991. gadā Zviedrijā tika ieviests nodoklis par CO₂ izmešiem, kas tika piemērots fosilā kurināmā izmantošanai siltumenerģijas ražošanā. Kā izņēmums tika noteikta elektroenerģijas ražošana un siltumenerģijas ražošana industriāliem mērķiem. Šodien, kad individuālās apkures lietotāji saskaras ar augstām šķidrā kurināmā un pieaugošām elektroenerģijas cenām, kā arī salīdzinoši augstiem fosilo kurināmo izmantošanas nodokļiem, kokskaidu granulas ir salīdzinoši lētāka alternatīva privātai apkurei. Tas izskaidro straujo privātā sektora kokskaidu granulu patēriņu laika posmā no 1997. gada.

Galvenie Zviedrijas kokskaidu granulu patērētāji ir privātie patērētāji, maza un vidēja lieluma katlumājas, koģenerācijas un elektrostacijas.

Kokskaidu granulu imports galvenokārt tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT > 4 000 tonnas). Ja kokskaidu granulas netiek patērētas ostu teritorijās atrodošās koģenerācijas stacijās, kravu transports Zviedrijas teritorijā tiek veikts ar auto vai dzelzceļa transporta palīdzību. Kokskaidu granulu piegāde privātajiem patērētājiem tiek veikta maisos (16 kg), *big-bagos* (700 kg) vai auto pašizgāzējos.

Nīderlande

Nozīmīgākais veicinātājs biokurināmā izmantošanai elektroenerģijas ražošanai ir valsts atbalsta programma, kas tika uzsākta 2002. gadā. Tā saucamās MEP shēmas ietvaros katrai no biokurināmā saražotajai elektroenerģijas kWh tiek nodrošināts 6 – 7 EUR līdzfinansējums. Kopš 2006. gada programmā vairs netiek uzņemti jauni dalībnieki, bet ir pieejamas divas citas programmas - SDE un SDE+ mazajiem un vidējiem elektroenerģijas ražotājiem, kas elektroenerģijas ražošanas procesā izmanto biokurināmo. Cits svarīgs faktors ir akmeņogļu cena, kas apvienojumā ar CO₂ izmešu kvotu maksājumiem sadārdzina siltumapgādes izmaksas salīdzinājumā ar biokurināmā izmantošanas izmaksām.

Nīderlande ir ceturtā lielākā Eiropas kokskaidu granulu patērētāja aiz Zviedrijas, Vācijas un Itālijas.

Kokskaidu granulas tiek pārsvarā transportētas tikai ar kuģiem. No Baltijas jūras reģiona kokskaidu granulu un to izejvielu kravas tiek importētas nelielas tilpības kuģos (BT > 4 000 tonnas).

Beļģija

Atjaunojamo energoresursu izmantošanu Beļģijā regulē “Zaļā Sertifikāta Shēma” (GEC), kas stimulē biokurināmā izmantošanu elektroenerģijas ražošanai. Tā rezultātā elektroenerģijas ražotāji saņem līdz 80 EUR par 1 MWh saražotās elektroenerģijas. Savukārt uzņēmumi, kas investē atjaunojamo energoresursu izmantošanā, ir tiesīgi saņemt nodokļu atvieglojumus 14% apmērā no viņu ieguldījumiem šo tehnoloģiju attīstībā.

Turklāt Beļģijā tiek atbalstītas arī videi draudzīgas tehnoloģijas: mazie un vidējie uzņēmumi, kas izmanto videi draudzīgus risinājumus, saņem 40% kompensāciju sadārdzinājumam, kuru veido izmaksu starpība starp standarta un videi draudzīgas tehnoloģijas izmantošanu. Lielie uzņēmumi saņem atbalstu 20% apmērā. Šādas valdības iniciatīvas ļaus Beļģijā būtiski palielināt atjaunojamo energoresursu izmantošanas apjomus, panākot, ka 2025. gadā 25% “zaļās” enerģijas tiks saražoti no kokskaidu granulām un cita cietā biokurināmā, kamēr kopējie izmantojamie atjaunojamo energoresursu apjomi nākamo astoņu gadu laikā vismaz dubultosies.

Pēdējo gadu laikā Beļģijā ir novērojams straujš kokskaidu granulu ražošanas jaudu pieaugums. Tomēr, ņemot vērā ierobežoto vietējo resursu bāzi, līdz pat 90% no Flandrijas reģionā patērētajām kokskaidu granulām tiek importētas no ārvalstīm, savukārt Valonijā tiek importētas līdz 50% no reģionā patērētajām kokskaidu granulām.

Koksnes biokurināmais tiek pārsvarā transportētas ar kuģiem. No Baltijas jūras reģiona kokskaidu granulu un to izejvielu kravas tiek importētas nelielas tilpības kuģos (BT > 4 000 tonnas).

Apvienotā Karaliste

Apvienotajā Karalistē ir pieejama virkne atbalsta mehānismu, kas veicina atjaunojamo energoresursu, tai skaitā biokurināmā, izmantošanu. Atbalsta programmas paredz gan daļēju videi draudzīgu tehnoloģiju līdzfinansēšanu, gan nodokļu atlaides, kas tiek piemērotas “zaļajām investīcijām”, gan garantētu, no tirgus cenām neatkarīgu tarifu saražotajai elektroenerģijai.

Šādi atbalsta pasākumi ir ļāvuši ievērojami palielināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru valsts kopējā enerģijas bilancē – 1% no kopējā valsts siltumenerģijas patēriņa 2010. gadā līdz 12% 2020. gadā, kopējai ar atjaunojamiem energoresursiem saražotās siltumenerģijas apjomam sasniedzot 57 TWh, kā arī samazinot kopējo siltumenerģijas ražošanā radīto CO₂ izmešu apjomu par 44 miljoniem tonnu, salīdzinot ar 2010. gadu. Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, ir veikta pakāpeniska esošo akmeņogļu katlu māju pāreja uz daļēju biomasas izmantošanu (20 – 50% no kopējā kurināmā apjoma), kā arī piecdesmit līdz sešdesmit lokālu biokurināmā staciju (< 50 MW) izvietošana visas valsts teritorijā. Savukārt lielās stacijas, kuru jauda atsevišķos gadījumos sasniegta 350 līdz 400 MW, tika izvietotas piekrastē, tiešā ostu tuvumā, tādējādi nodrošinot šo staciju darbību ar caur šīm ostām importētu biokurināmo. Vietējās katlu mājas izmanto

vietējās izcelsmes biokurināmo, kas tiek piegādāts ar auto transportu vai atsevišķos gadījumos ar iekšzemes ūdensceļu transportu.

Koksnes biokurināmā imports no Eiropas valstīm tiek nodrošināts ar nelielas tilpības kuģiem (BT < 4 000 tonnas), savukārt kravu transports Apvienotās Karalistes teritorijā tiek nodrošināts ar autotransporta palīdzību.

6.5.1 Celulozes koksne

2024. gadā Latvijā tika saražoti aptuveni 3,02 milj. m³ celulozes koksnes jeb papīrmalkas, kas ir par 61,5% vairāk nekā iepriekšējā gadā. Pieaugums saistīts ar stabilu pieprasījumu gan vietējā, gan ārvalstu tirgos, īpaši papīra un celulozes rūpniecībā.

Ņemot vērā esošās iestrādes un kravu transporta koridorus, Mērsraga un Rojas ostām ir potenciāls nodrošināt celulozes koksnes kravu eksportu uz šādiem eksporta tirgiem:

- Zviedrija;
- Somija.

Zviedrija

Zviedrija ir pasaules 5. lielākā celulozes ražotāja valsts, kurā ir bāzētie tādi globāli celulozes un papīra ražošanas uzņēmumi kā "Stora Enso" un "Svenska Cellulosa Aktiebolaget" (SCA)⁴⁶.

Tiek prognozēts, ka Ziemeļvalstu celulozes un papīra rūpniecības kopējā tirgus vērtība līdz desmitgades beigām pieaugs pakāpeniski, bet stabili – no aptuveni 18 miljardiem USD 2022. gadā līdz 21,7 miljardiem USD 2030. gadā. Pieaugot globālajiem papīra iepakojuma un salvešu papīra rūpniecības segmentiem, pēdējos gados ir veiktas investīcijas Zviedrijas celulozes ražošanas jaudās. Tas ietver SCA vairāk nekā 800 milj. EUR izdevumus Östrand celulozes rūpnīcā, lai dubultotu tās ražošanas jaudu līdz 900 000 metriskajām tonnām, kas padarīs to par vienu no lielākajām balinātas skujkoku meistarcelulozes ražošanas līnijām pasaulē.

Zviedrija importē ievērojamu daudzumu papīrmalkas, galvenokārt, no Baltijas valstīm un Norvēģijas. Saskaņā ar Zviedrijas Meža aģentūras datiem 2024. gadā valsts importēja aptuveni 9,2 milj. m³ apaļkoksnes, kas ir par 26% vairāk nekā 2023. gadā, un, galvenokārt, to veidoja skujkoki⁴⁷. Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas COMTRADE starptautiskās tirdzniecības datubāzi Zviedrijas koksnes masas, šķiedrvielu celulozes materiālu un atkritumu imports 2024. gadā bija 488,5 milj. USD⁴⁸.

2023. gadā Latvija nodrošināja Zviedrijas 2. lielāko (aiz Norvēģijas) kokmateriālu importa apjomu 14,2%, kura kopējā vērtība bija 336 milj. USD⁴⁹.

Tomēr pēc pozitīviem signāliem Zviedrijas celulozes un papīra rūpniecībai, kuri tika saņemti 2024. gadā, 2025. gads ir sācies vāji un šāda tendence, visdrīzāk, turpināsies, ko apliecina jauns Zviedrijas Meža rūpniecības federācijas tirgus ziņojums. 2025. gada pirmajos septiņos mēnešos celulozes un papīra ražošana samazinājās par 2,5% salīdzinājumā ar to pašu periodu 2024. gadā. Arī Zviedrijas celulozes

⁴⁶ Skatīt: Nordics pulp and paper industry - statistics & facts, <https://www.statista.com/topics/12753/pulp-and-paper-industry-in-nordics>

⁴⁷ Skatīt: kogsstyrelsen.se/en/statistics/other-statistics/foreign-trade-with-forest-and-forest-industry-products

⁴⁸ Skatīt: Sweden Imports of Pulp of wood, fibrous cellulosic material, waste, <https://tradingeconomics.com/sweden/imports/pulp-wood-fibrous-cellulosic-material-waste>

⁴⁹ Skatīt: Wood Products in Sweden, <https://oec.world/en/profile/bilateral-product/wood-products/reporter/swe>

koksnes patēriņš vietējai ražošanai šajā periodā bija par 2,4% mazāks nekā attiecīgajā periodā 2024. gadā. Savukārt Zviedrijas celulozes un papīra ražotājiem pārdotais kopējais koksnes apjoms samazinājās par 13%, kas tiešā veidā ietekmē ārvalstu, t.sk. Latvijas, celulozes koksnes piegādātājus.

Somija

Somija ir pasaules 6. lielākā celulozes ražotāja valsts, kurā ir bāzēts tāds globāls celulozes un papīra ražošanas uzņēmums kā UPM.

Viens no šī gadsimta nozīmīgākajiem nozares attīstības projektiem ir Somijas uzņēmuma "Metsä Fibre Kemi" bioprojektu rūpnīca Äänekoski pilsētā, kas ir līdz šim lielākā Somijas mežsaimniecības nozares investīcija vairāk nekā divu miljardu EUR vērtībā⁵⁰.

Somijas celulozes un papīra rūpniecība ir valsts ekonomikas stūrakmens un 2024. gadā piedzīvoja pakāpeniskas atveseļošanās gadu pēc ievērojamas lejupslīdes iepriekšējos gados. Eksporta un ražošanas apjomi uzrādīja šādus rezultātus:

- saražotais iepakojuma un kartona izstrādājumu apjoms palielinājās;
- saražotais papīra apjoms samazinājās.

Somijas meža rūpniecības eksporta kopējā vērtība saglabājās stabila, 2024. gadā sasniedzot nedaudz mazāk par 12 miljardiem EUR, kas veidoja aptuveni 17% no Somijas kopējā preču eksporta. Papīra un kartona eksports veidoja aptuveni pusi no šīs vērtības, bet celulozes eksports - aptuveni 20%.

Kartons bija lielākā eksporta kategorija pēc ieņēmumiem, sasniedzot 3,3 miljardus EUR (+5% vērtībā pret iepriekšējo gadu) ar apjoma pieaugumu par 9%. Savukārt celulozes piegāžu apjoms samazinājās par 9 % līdz 4,1 milj. tonnu, eksporta vērtībai samazinoties par 5 % līdz 2,6 miljardiem EUR⁵¹.

2024. gadā Somijas meža rūpniecības apaļkoksnes patēriņš bija 62,7 milj. m³, kas bija par 2% vairāk nekā gadu iepriekš. Vietējās apaļkoksnes, t.i., baļķu un papīrmalkas, patēriņš bija 58,8 milj. m³ (+2% pret iepriekšējo gadu). Importētās apaļkoksnes, kā arī importētās šķeldas un zāģu skaidu apjoms bija 3,8 milj. m³ (+15% pret iepriekšējo gadu). Importētā koksne veidoja 6% no kopējā meža rūpniecības izmantotā apaļkoksnes daudzuma. Celulozes rūpniecībā tika patērēti 34,5 milj. m³ apaļkoksnes, kas bija par 1% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Koksnes patēriņš celulozes rūpniecībā kopumā saglabājās iepriekšējā gada līmenī, vietējās šķeldas un zāģu skaidu izmantošanai pieaugot līdz 7,9 milj. m³. Lielāko daļu koksnes celulozes nozarē patērēja ķīmiskās celulozes rūpniecība⁵².

Pēc Krievijas koksnes importa aizlieguma 2022. gadā Latvija līdzās Igaunijai un Zviedrijai ir kļuvusi par galveno koksnes piegādātāju Somijas celulozes un papīra rūpnīcām. Nodrošinot 2,2 milj. m³ lielu apjomu,

⁵⁰ Skatīt: Nordics pulp and paper industry - statistics & facts, <https://www.statista.com/topics/12753/pulp-and-paper-industry-in-nordics>

⁵¹ Skatīt: Finland's forest industry exports remain stable in 2024, https://www.fordaq.com/news/Finland%27s_forest_industry_exports_remain_109098.html

⁵² Skatīt: Forest industries' wood consumption 2024, <https://www.luke.fi/en/statistics/wood-consumption/forest-industries-wood-consumption-2024>

Latvija bija lielākais apaļkoksnes importa avots Somijā 2024. gadā, ar kopējo apjomu 1,7 milj. m³ tai sekoja Igaunija⁵³.

Tomēr, neskatoties uz lielo atkarību no importa, importētās koksnes (ieskaitot papīrmalku) kopējais īpatsvars 2024. gadā veidoja tikai aptuveni 11,6% no Somijas mežsaimniecības nozares kopējā apaļkoksnes patēriņa⁵⁴.

6.5.2 Graudi un labības produkti

Ņemot vērā esošo tirgus situāciju, tai skaitā ostu tehniskās iespējas, Mērsraga un Rojas ostām ir potenciāls nodrošināt graudu un labības produktu kravu eksportu uz Dienvideiropas valstīs (Grieķija, Itālija, Francija, Spānija).

Dienvideiropas valstis vēsturiski ir atkarīgas no kviešu patēriņa, vienlaicīgi nespējot nodrošināt stabilu un pietiekamu vietējo ražību. Piemēram, Itālija ik gadu makaronu produkcijas ražošanai patērē līdz 4 miljoniem tonnu kviešu, kuru lielākā daļa tiek importēta.

Potenciālais mērķa tirgus, uz kuru varētu tikt nodrošināts graudu un labības produktu eksports, ir šādas reģiona valstis:

- Grieķija;
- Itālija;
- Francija;
- Spānija;
- kā arī reģionam blakus esošā Turcija.

6.5.3 Zivju nozveja

Ņemot vērā esošo tirgus situāciju, tai skaitā ostu tehniskās iespējas, Mērsraga un Rojas ostām ir iespēja primāri piesaistīt Rīgas jūras līča baseinā nozvejoto zivju kravas, kuru apstrāde tiek veikta ostās vai to tuvumā esošajos zivju pārstrādes uzņēmumos, vai arī tiek nogādātas tālākai pārstrādei citos Latvijas reģionos.

Laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam novērojama salīdzinoši svārstīga un vienlaikus negatīva Latvijas ostās izkrauto zivju kravu apjoma dinamika (skatīt 6-5. tabulu).

Tabula 6-5 Latvijas ostās izkrauto zivju apjoms laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, tūkst. tonnas

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Zivis pavisam	69 409	66 023	66 451	68 713	61 433
<i>t.sk. menca</i>	46	10	15	18	30
<i>t.sk. reņģe</i>	29 901	30 862	31 655	34 422	30 118

⁵³ Skatīt: Foreign trade in roundwood and forest industry products by country 2024, <https://www.luke.fi/en/statistics/foreign-trade-in-roundwood-and-forest-industry-products/foreign-trade-in-roundwood-and-forest-industry-products-by-country-2024-provisional>

⁵⁴ Skatīt: Forest industries' wood consumption 2024 - Luke (Total consumption and import share), <https://www.luke.fi/en/statistics/wood-consumption/forest-industries-wood-consumption-2024>

<i>t.sk. brētliņa</i>	32 496	31 199	32 512	31 906	28 604
-----------------------	--------	--------	--------	--------	--------

Avots: Centrālā statistikas pārvalde, https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_NOZ_ZI_ZIS/ZIS030

Savukārt zivju cenas laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam ir būtiski pieaugušas (skatīt 6-6. tabulu). Atbilstoši Latvijas zivsaimniecības integrētajā kontroles un informācijas sistēmā pieejamajai informācijai šī tendence turpinās, un 2025. gadā brētliņu cena jau sasniegusi 1 200 EUR/t. Tas izskaidrojams ar lielo pieprasījumu pēc zivju resursiem (zivju pārstrādes jaudu pieaugumu Baltijas jūras reģionā) un zivju importa ierobežojumiem (piemēram, nozvejas samazināšanos Melnajā jūrā sakarā ar kara darbību).

Tabula 6-6 Latvijas ostas izkrauto zivju cena laika posmā no 2020. līdz 2024. gadam, EUR/t

Rādītājs	2020	2021	2022	2023	2024
Zivis pavisam	289	277	314	391	484
<i>t.sk. menca</i>	1 370	1 240	1 520	2 010	3 790
<i>t.sk. reņģe</i>	260	250	280	330	410
<i>t.sk. brētliņa</i>	290	300	340	450	530

Avots: Centrālā statistikas pārvalde, https://data.stat.gov.lv/pxweb/lv/OSP_PUB/START_NOZ_ZI_ZIS/ZIS030

Pieļaujamās nozvejas apjomus Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī ierobežo nozvejas kvotas, kuras katram gadam nosaka Eiropas Komisijas Lauksaimniecības un zivsaimniecības padome.

Latvijas zvejnieki 2026. gadā Baltijas jūrā drīkstēs nozvejot 2 674 tonnas reņģu, kas ir par 15% vairāk nekā šogad. Savukārt Rīgas jūras līcī drīkstēs nozvejot par 17% mazāk reņģu – 18 497 tonnas. Brētliņu zvejas kvota Baltijas jūrā nākamgad palielināta par 45% – līdz 27 942 tonnām. Savukārt lasi Baltijas jūrā 2026. gadā drīkstēs zvejot mazākos apjomus – 3 359 gabalus un tikai piezvejā. Tas ir par 27% mazāk nekā 2025. gadā atļautais lašu zvejas apjoms. Arī mencu zveja 2026. gadā atļauta tikai piezvejā – kopumā drīkstēs nozvejot 47 tonnas šo zivju⁵⁵.

Tomēr Eiropas Komisijas ieskatā Baltijas jūra saskaras ar būtiskām vides problēmām, piemēram, bioloģiskās daudzveidības zudumu, eutrofikāciju un pārzveju. Tādēļ Eiropas Komisija regulāri norāda uz nepieciešamību samazināt Baltijas jūras nozvejas apjomus, tādējādi cenšoties samazināt Baltijas jūras kopējās nozvejas apjomu. Tā rezultātā, neskatoties uz zivju produkcijas pieprasījuma un cenas pieaugumu, nākotnē ir iespējams pakāpenisks Latvijas zvejniekiem un zivrupniecības nozarei raksturīgo zivju nozvejas un apjomu samazinājums. Šādu iespējamo samazinājumu ir iespējams aizvietot ar zivju importu, bet tādā gadījumā izejvielu piegāde zivju pārstrādes uzņēmumiem visdrīzāk notiks ar sauszemes, nevis jūras transportu.

6.6 Finanšu prognozes

Šajā sadaļā ir dota Mērsraga ostas un Rojas ostas pārvalžu ieņēmumu un izmaksu prognozes laika posmam līdz 2035. gadam atbilstoši Reālajam scenārijam.

⁵⁵ Skatīt: Latvijas zvejnieki Baltijas jūrā nākamgad drīkstēs zvejot vairāk reņģu un brētliņu, <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/28.10.2025-latvijas-zvejnieki-baltijas-jura-nakamgad-drikstes-zvejot-vairak-rengu-un-bretlinu-mencas-un-lasi-atlauti-piezveja.a620111/>

Prognozes ir sagatavotas, balstoties uz tirgus izpēti, Rojas ostas pārvaldes sniegto informāciju, kā arī Attīstības plāna autoru darba pieredzi nozarē. Attīstības plāna izstrādes ietvaros nav veiktas intervijas ar ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvjiem un citiem tirgus dalībniekiem.

6.6.1 Rojas osta

Kravu apgrozījuma prognoze

Kravu apgrozījuma prognoze ir dota, balstoties uz tirgus potenciāla analīzi (skatīt 6.5. sadaļu), Rojas ostas kravu areālu un kravu struktūru, ostas tehnisko kapacitāti, kā arī ostā strādājošajiem uzņēmumiem un to darbības biznesa modeli.

Rojas ostā 2024. gadā tika pārkrauti galvenokārt šādi kravu veidi:

- biokurināmais (šķelda) un celulozes koksne (kuģos iekrautās kravas, kuras veidoja 73,6% no ostas kopējā kravu apgrozījuma);
- zivis (no kuģiem izkrautās kravas, kuras veidoja 26,4% no ostas kopējā kravu apgrozījuma).

Sagaidāms, ka laika periodā no 2026. līdz 2035. gadam Rojas osta saglabās līdzīgu ostā pārkraujamo kravu nomenklatūras profilu, pamatā koncentrējoties uz kokmateriālu kravu (biokurināmais, celulozes koksne) un zivju pārkraušanu. Šādu specializāciju apstākļos, kad osta nav savienota ar dzelzceļa infrastruktūru, nosaka Rojas ostas kravu baseinā (apmēram 50 km rādiusā ap ostu) esošās resursu ieguves un patēriņa vietas – koksnes ieguves un zivju produkcijas apstrādes centri.

Rojas ostas kravu apgrozījuma dinamiku nosaka Latvijas mežizstrādes un zivrupniecības nozares produkcijas konkurētspēja globālajos tirgos. Saskaņā ar nozares attīstības tendencēm (skatīt 6.4. un 6.5. sadaļu) ir izstrādāti trīs kravu apgrozījuma prognožu scenāriji:

- Reālais scenārijs. Īstermiņa periodā samazinās Latvijas izcelsmes kokmateriālu pieprasījums, ko ir izraisījis Skandināvijas valstu celulozes koksnes importa samazinājums, kā arī iespējams biokurināmā pieprasījuma samazinājums (sezonāls pieprasījums, kas ir atkarīgs no klimatiskajiem apstākļiem). Koksnes kravu apgrozījums nav zemāks par 2024. gadu un vidēja termiņa periodā tiek prognozēts apmēram 2023. gada līmenī, ko nosaka SIA “Laskana Mežs” ražošanas un loģistikas bāzes esamība Rojas ostā. Zivju ieguves apjoms ir līdzīgs kā 2024. gadā, un laika posmā līdz 2035. gadam netiek ņemta vērā iespējamais nozvejas kvotu samazinājums Baltijas jūrā un Baltijas jūras līcī;
- Optimistiskais scenārijs. Mainoties Latvijas izcelsmes kokmateriālu pieprasījuma tendencēm eksporta tirgos, pieaug koksnes kravu apjoms, sasniedzot vēsturiski augstāko kravu apgrozījuma līmeni, kāds bija novērojams 2022. gadā. Zivju kravu segmentā papildus nozvejai Baltijas jūrā un Baltijas jūras līcī notiek akvakultūras attīstība, nodrošinot zivju audzēšanu jūrā un piegādi/zivju pārstrādi Rojas ostā. Optimistiskajā scenārijā nav iekļauta surimi masas ražošana no Baltijas jūras zivīm, kas varētu notikt Rojas ostas teritorijā;
- Pesimistiskais scenārijs. Samazinās Latvijas izcelsmes kokmateriālu pieprasījums, kas negatīvi ietekmē arī SIA “Laskana Mežs” pārkrautās koksnes apjomu Rojas ostā. Zivju kravu segments samazinās, pieņemot, ka netiek attīstīta akvakultūra un vienlaikus sarūk nozvejas kvotas Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī.

Balstoties uz pieejamo tirgus informāciju, tiek pieņemts, ka Rojas ostā turpinās strādāt līdzīgs skaits uzņēmumu, kas nodarbojas ar kravu apstrādi un pārkraušanu: viens mežizstrādes uzņēmums (SIA

“Laskana Mežs”) un apmēram 10 zivsaimniecības uzņēmumi (no tiem 60% veic zivju apstrādi Rojas ostas teritorijā vai tuvumā esošajās rūpnīcās).

Rojas ostas darbības ilgtspēju koksnes kravu segmentā nosaka SIA “Laskana” grupas uzņēmumu darbība Kurzemes reģionā, nodrošinot biznesa vertikālo integrāciju. Piemēram, SIA “Laskana Mežs” nodarbojas ar mežizstrādi, kravu transportēšanu, uzglabāšanu, stividoru un kuģu aģentēšanas darbību. Rojas ostā atrodas SIA “Laskana Mežs” ražošanas bāze, tai skaitā iepērkot un uzglabājot arī citu piegādātāju saražoto koksni.

Papildus iepriekš minētajam, ostā nav pieejama papildu infrastruktūra (piestātnes un kravu laukumi) koksnes kravu pārkraušanai, turklāt esošā infrastruktūra pieder SIA “Laskana Mežs”. Līdz ar to, Rojas osta nevarētu būtiski palielināt koksnes kravu apjomu arī tad, ja tirgū parādītos ievērojams papildu pieprasījums pēc eksporta vai importa koksnes kravām. Lai nodrošinātu papildu stividoru uzņēmumu darbību Rojas ostā, ir jāattīsta ostas brīvā teritorija kravu pārkraušanas infrastruktūras izveidei.

Aprēķinos tiek pieņemts, ka kuģu tilpība būtiski nemainās: kurināmā šķeldas kuģiem vidēji 4 000 BT, celulozes koksnes kuģiem vidēji 2 500 BT un zvejas kuģiem vidēji 50 BT.

Ostas maksu un pakalpojumu tarifu, kā arī saimnieciskās darbības izmaksu indeksācijai ir izmantoti Finanšu ministrijas makroekonomiskie pieņēmumi un prognozes⁵⁶.

Ieņēmumu un izmaksu struktūrai ir izmantota Rojas ostas pārvaldes piemērotā budžeta plānošanas metodika atbilstoši naudas plūsmas pieejai (saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi un izmaksas, vienlaikus neiekļaujot pamatlīdzekļu nolietojumu un iekļaujot aizņēmumu pamatsummas atmaksu).

Ostas maksu un pakalpojumu tarifu politika

No 2. sadaļā veiktās analīzes izriet, ka Rojas ostas pārvalde strādā ar zaudējumiem un tās saimnieciskā darbība nav rentabla. Galvenokārt tas ir izskaidrojams ar to, ka apmēram 90% no Rojas ostas pārvaldes izmaksām ir fiksētās izmaksas (nav atkarīgas no kravu apgrozījuma), un esošais kravu apgrozījums ir nepietiekams ostas pārvaldes izmaksu segšanai ar esošajiem ostas maksu un pakalpojumu tarifiem.

Vienlaikus katru gadu notiek ostas saimnieciskās darbības izmaksu sadārdzinājums, un šo pieaugumu nesedz ostas maksu un pakalpojumu tarifu attiecīgs pieaugums. Piemēram, ikdienas (remonta) padziļināšanas izmaksas laika posmā no 2015. līdz 2025. gadam ir pieaugušas vairāk nekā trīs reizes (no 3 EUR/m³ līdz 10 EUR/m³), bet ostu maksas ir pieaugušas salīdzinoši daudz mazāk.

Turklāt pieaug arī kravu realizācijas cenas tirgū. Piemēram, brētliņu tonna pirms 10 gadiem maksāja 300 EUR, bet 2025. gadā maksā 1 200 EUR (četras reizes vairāk). Korektam ostas maksu ietekmes (īpatsvara) novērtējumam uz preču (koksnes vai zivju) pašizmaksu ir nepieciešams pilns ražošanas ķēdes izvērtējums (šāda informācija ir komercnoslēpums, turklāt nav Attīstības plāna izstrādes priekšmets). Neskatoties uz to, visām iesaistītajām pusēm (Rojas ostas pārvaldei, zivju nozvejas un pārstrādes, koksnes eksporta uzņēmumiem) ir jāuzņemas solidāra atbildība un kopīgiem spēkiem jānodrošina ilgtspējīga ostas darbība.

Nemot vērā, ka Rojas ostas pārvalde ir atvasināts publisko tiesību subjekts, kura galvenā funkcija ir veikt saimniecisku darbību, Attīstības plāna autoru ieskatā ostas pārvaldes darbībai ir jābūt rentablai vismaz tik daudz, lai saimnieciskās darbības ieņēmumi pārsniegtu ostas darbības ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas.

Lai nodrošinātu ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksu segšanu, ostas maksu un pakalpojumu tarifu paaugstināšanu ieteicams veikt ne retāk reizi trīs gados, bet vislabāk katru gadu.

⁵⁶ Skatīt interneta vietnē: <https://www.fm.gov.lv/lv/makroekonomiskie-pienemumi-un-prognozes>

Nemot vērā, ka Rojas ostas klientu segmenti ir koksnes kravas un zivis, ostas maksas un pakalpojumu tarifi ir ieteicams piemērot atbilstoši ostas izmantošanas intensitātei. Kuģa apmeklējuma izmaksām Rojas ostā nevajadzētu pārsniegt vairāk par apmēram 25% no kravu piesaisti konkurējošo ostu izmaksu mediānas vērtības. Ja salīdzina ar konkurējošajām Mērsraga, Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, dotajā gadījumā tā ir Mērsraga osta, kur 2025. gadā kuģa apmeklējuma kopējās izmaksas ir 8 476 EUR (skatīt 6-7. tabulu). Finanšu prognozēs kravas kuģiem tiek piemērots 25% ostas maksu un pakalpojumu tarifu pieaugums, bet zvejas kuģiem - lielāks pieaugums, lai nodrošinātu rentablu ostas darbību (ieņēmumu pārsniegumu pār izdevumiem). Precīzāku ostas maksu un pakalpojumu tarifu sadalījumu, kas balstīts uz izmaksu pieeju katram klientu segmentam, būs iespējams piemērot pēc ostas maksu pārrēķina atbilstoši 6.7. sadaļā dotajām rekomendācijām.

Papildus jau esošajām tonnāžas, kanāla, loča, sanitārajai un piestātnes maksām ir lietderīgi izvērtēt iespēju noteikt ostas koplietošanas infrastruktūras objektu lietošanas maksu vai kravas maksu, kuru, iepriekš vienojoties, sedz ostas nomnieki (infrastruktūras maksa tiek piemērota Liepājas un Mērsraga ostās). Tas ļautu vienmērīgāk sadalīt izmaksu slogu starp kravu pircējiem un kravu pārdevējiem/stividoriem.

Infrastruktūras maksu var attiecināt uz ostā pārkraujamo kravu apjomu (EUR/kravas tonna). Maksa tiek attiecināta uz Rojas ostas pārvaldes kopējām saimnieciskās darbības izmaksām vai arī veiktajiem kapitālieguldījumiem koplietošanas infrastruktūrā, tās nolietojuma izmaksas attiecinot uz prognozēto ostas kravu apgrozījumu (kuru pamato uzņēmumu saimnieciskās darbības prognozes). Papildu informācijai skatīt sadaļu "Rekomendācijas" zemāk tekstā.

Neskatoties uz to, ka Rojas osta strādā ar zaudējumiem, kravas (koksnes) kuģu izmaksas uz ostā ienākošo kuģi ir augstākas salīdzinājumā ar kaimiņu ostām. 6-7. tabulā redzams, ka šobrīd Rojas ostas apmeklējuma izmaksas ir apmēram par 1 500 EUR (20%) lielākas nekā Mērsraga ostā. Līdz ar to, cenu konkurētspējas ziņā Rojas osta jau šobrīd ir neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar citām ostām.

Ja ņem vērā Mērsraga ostas infrastruktūras maksu (tiek piemērota ostas piestātnes izmantojošajiem stividoru uzņēmumiem), tad 2025. gadā ar vienu aprēķina kuģi (4 000 BT) pārvadāto kravu apjoms Mērsraga ostā izmaksā mazāk (8 174 EUR uz vienu ostas apmeklējumu) nekā Rojas ostā, kurā netiek piemērota infrastruktūras maksa (8 522 EUR par vienu ostas apmeklējumu).

Tabula 6-7 Kravas kuģa apmeklējuma izmaksu salīdzinājums Rojas ostai ar kaimiņu ostām

Rādītāji	Mērsrags (30.12.2025)	Mērsrags (01.01.2026)	Roja (esošā situācija)	Roja (piedāvājums)	Rīga	Ventspils	Liepāja
DWT	5 200	5 200	5 200	5 200	5 200	5 200	5 200
BT	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Kravas nosaukums	šķelda	šķelda	šķelda	šķelda	šķelda	šķelda	šķelda
Daudzums (t)	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
Ostas maksas	6 250	6 540	7 296	8 916	5 740	5 640	7 848
Pakalpojumu maksa	380	392	770	962	264	280	190
Navigācijas pakalp. maksa (LJA)	456	456	456	456	456	456	456
Ostas apmeklējuma izmaksas (EUR)	7 086	7 388	8 522	10 334	6 460	6 376	8 494
Izmaksas EUR/t	2,21	1,31	2,66	3,23	2,02	1,99	2,65

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

Infrastrukturā maksas EUR/t	0,34	0,34	--	--	--	--	n.p. ¹
Ostas apmeklējuma infrastruktūras izmaksas (EUR)	1 088	1 088	--	--	--	--	n.p.
Kopā ostas apmeklējuma izmaksas (EUR)	8 174	8 476	8 522	10 334	6 460	6 376	n.p.
Kopā ostas apmeklējuma izmaksas (EUR/BT)	2,04	2,12	2,13	2,58	1,62	1,59	n.p.
Izmaksas EUR/t	2,55	2,65	2,66	2,23	2,02	1,99	n.p.

Piezīme: ¹ infrastruktūras maksas Liepājas ostā ir komercnoslēpums.

Avots: Attīstības plāna autori

6-7. tabulā ir iekļauts piedāvājums Rojas ostas pārvaldes ostas maksu palielinājumam, pamatojoties uz finanšu aprēķinu rezultātiem (skatīt sadaļu zemāk "Aprēķinu pieņēmumi"). Palielinot ostas maksas 2026. gadā, Rojas ostas kopējās ostas apmeklējuma izmaksas uz aprēķina kuģi (4 000 BT) ir 10 334 EUR (par 21% dārgāk nekā ar esošajām ostas maksām un pakalpojumu tarifiem), turklāt šīs izmaksas ir par 22% lielākas nekā attiecīgi Mērsraga ostā (8 476 EUR 2026. gadā).

Zvejas kuģiem šī atšķirība nav tik izteikta (skatīt 6-8. tabulu), tomēr iepriekš minēto ostu starpā Rojas osta dārdzības ziņā (100 BT kuģa ostas apmeklējuma izmaksas 22 EUR) ieņem otro vietu aiz Mērsraga ostas (attiecīgi 29 EUR līdz 2026. gadam).

Tabula 6-8 Zvejas kuģa apmeklējuma izmaksu salīdzinājums Rojas ostai ar kaimiņu ostām

Rādītāji	Mērsrags (30.12.2025)	Mērsrags (01.01.2026)	Roja (esošā situācija) ²	Roja (piedāvājums) ²	Rīga	Ventspils	Liepāja
BT	100	100	100	100	100	100	100
Kravas nosaukums	zivis	zivis	zivis	zivis	zivis	zivis	zivis
Daudzums (t)	9	9	9	9	9	9	9
Ostas maksas ¹	29,00	35,00	22,00	88,00	9,40	9,00	12,00
Pakalpojumu maksa	0	0	0	0	0	0	0
Kopā ostas apmeklējuma izmaksas (EUR)	29,00	35,00	22,00	88,00	9,40	9,00	12,00
Ostas apmeklējuma izmaksas kopā (EUR/BT)	0,29	0,35	0,22	0,88	0,09	0,09	0,12
Izmaksas (EUR/t)	3,22	3,89	2,44	9,78	1,04	1,00	1,33

Piezīmes:

¹ Summa tiek aprēķināta kuģa apmeklējumam, ko veido kuģa ienākšana un iziešana no ostas.

² Mērsraga ostā papildus mazo (zvejas) kuģu maksai ir jāmaksā arī piestātnes maksa. Rojas ostā nav jāmaksā piestātnes maksa, jo piestātnes pieder privātajiem komersantiem.

Avots: Attīstības plāna autori

6-8. tabulā ir iekļauts piedāvājums Rojas ostas pārvaldes ostas maksu palielinājumam, pamatojoties uz finanšu aprēķinu rezultātiem (skatīt sadaļu zemāk "Aprēķinu pieņēmumi"). Palielinot mazo kuģu ostas maksu 2026. gadā, Rojas ostas kopējās ostas apmeklējuma izmaksas uz aprēķina zvejas kuģi (100 BT) ir 88 EUR (par 300% dārgāk nekā ar esošajām ostas maksām un pakalpojumu tarifiem), turklāt šīs izmaksas ir par 151% lielākas nekā attiecīgi Mērsraga ostā (35 EUR 2026. gadā). Attīstības plāna autori ierosina palielināt mazo (zvejas) kuģu maksu Mērsraga ostā, lai zvejas kuģa apmeklējuma izmaksas abās ostās būtu apmēram vienādas. Līdz ar to, pēc 2026. gada mazo (zvejas) kuģu maksu Mērsraga ostā vajadzētu paaugstināt līdz 0,39 EUR/BT jeb 225% (ņemot vērā, ka Mērsraga ostā papildus ir jāmaksā piestātnes maksa).

Ja salīdzina Rojas ostas pārvaldes mazo (zvejas) kuģu maksu par vienu ostas apmeklējumu ar zivju (piemēram, brētliņu) vairumtirdzniecības cenu 1 200 EUR/t, tad ostas plānotās apmeklējuma izmaksas aprēķina kuģim (100 BT) 2026. gadā veido tikai apmēram 10 EUR/t, kas ir mazāk par vienu procentu.

Aprēķinu pieņēmumi

Reālais scenārijs

Reālajam scenārijam tiek izmantoti šādi pieņēmumi:

- Ostas maksas kravas kuģiem 2026. gadā pieaug par 25% un zvejas kuģiem par 300%), bet katru turpmāko gadu atbilstoši IKP deflatoram. Pakalpojumu tarifi 2026. gadā pieaug par 25%, bet katru nākamo gadu atbilstoši IKP deflatoram. Ostas maksas un pakalpojumu tarifi ir doti 6-9. tabulā.

Tabula 6-9 Ostas maksu un pakalpojumu tarifu piedāvājums Rojas ostai 2026. gadā

Rādītāji	2025	2026
Ostas maksas (EUR/BT)		
Tonnāžas maksa (ienākošie kuģi)	0,21	0,263
Tonnāžas maksa (izejošie kuģi)	0,275	0,344
Kanāla maksa (ienākošie un izejošie kuģi)	0,380	0,475
Loču maksa (ienākošie un izejošie kuģi)	0,182	0,228
Sanitārā maksa (ienākošie kuģi)	0,095	0,119
Piestātnes maksa (ienākošie kuģi)	0,120	0,150
Mazo kuģu maksa (ienākošie un izejošie kuģi)	0,11	0,440
Pakalpojumu tarifi (EUR/kuģis)		
Velkoņa pakalpojumi (ienākošie un izejošie kuģi)	185	231
Tauvošanas pakalpojumi (ienākošie un izejošie kurināmās šķeldas kuģi)	200	250
Tauvošanas pakalpojumi (ienākošie un izejošie celulozes koksnes kuģi)	150	188

Avots: Attīstības plāna autori

- Ostas pārvalde maksā 10% no ostas maksām (tonnāžas, kanāla un mazo kuģu maksas) pašvaldību budžetā, ja ieņēmumi pārsniedz izmaksas (gados, kad izmaksas pārsniedz ieņēmumus, šīs iemaksas ir ostas pārvaldes uzkrātās saistības pret pašvaldību). Šie maksājumi nav iekļauti finanšu prognozēs, jo to pašu summu pašvaldība samaksā ostas pārvaldei ostas infrastruktūras attīstībai.

- Ostas pārvaldes izmaksas tiek indeksētas katru gadu pēc 2026. gada atbilstoši patēriņa cenu indeksam.
- Kravas kuģu skaits pieaug līdz 23 kuģiem gadā. Zvejas kuģu skaits gadā (zvejai Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī) paliek nemainīts atbilstoši 2025. gada prognozei (1 450 kuģi).
- Ostā apkalpoto kuģu tilpība kurināmā šķeldas kuģiem ir 4 000 BT, celulozes koksnes kuģiem - 2 500 BT un zvejas kuģiem 50 BT (atbilst vidējai BT 2024. gadā).
- Ienākošo jahtu skaits ir apmēram 200 jahtas gadā, kas atbilst pēdējo gadu pieprasījumam.
- Zemes nomnieku skaits paliek nemainīgs un tiek pieņemts, ka nemainās iznomātās zemes kadastrālā vērtība. Zemes nomas maksas procentu likme tiek katru gadu palielināta atbilstoši IKP deflatoram.
- Pieņemot, ka 2027. un 2028. gadā tiks veikta kuģu ceļa padziļināšana, no 2029. gada remonta (ikdienas) padziļināšanas izmaksas (apmēram 100 000 EUR gadā) samazināsies par 50%. Paaugstinot ostas maksas un pakalpojumu tarifus, būs iespējams veikt velkoņa "Miķelis" ikdienas un periodiskos remontus atbilstoši nepieciešamajai remontu programmai (ietilpst kuģošanas drošības izmaksās).
- Reālajā scenārijā ir iekļauts aizņēmums 420 000 EUR apmērā Rojas ostas kuģu ceļa padziļināšanai 2027. un 2028. gadā (30% no projekta plānotajām izmaksām 1,4 miljoni EUR bez PVN, 70% EJZAF līdzfinansējums), kā arī aizņēmums attīstības projektu finansēšanai 2030. un 2031. gadā, kas saistīti ar privāto komersantu projektiem nepieciešamās publiskās infrastruktūras nodrošināšanu ostas teritorijā. Kuģu ceļa padziļināšanas projektam ir noteikts lielāks ostas pārvaldes līdzfinansējums, jo var būt ierobežojumi maksimālajam projekta attiecināmo izmaksu apjomam⁵⁷.

Ieņēmumu un izmaksu prognoze

6-10. tabulā ir dota Rojas ostas pārvaldes ieņēmumu un izmaksu prognoze Reālajam scenārijam.

Tabula 6-10 Rojas ostas pārvaldes finanšu prognozes reālajam scenārijam 2025. – 2035. gadam (tūkst. EUR)

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
<i>Kuģu skaits, ietilpība un kravu apgrozījums</i>								
Kravas kuģi	15	15	23	23	23	23	23	23
Zvejas kuģi	1 444	1 450	1 450	1 450	1 450	1 450	1 450	1 450
Jahtas (sezonas un viesu)	155	150	200	200	200	200	200	200
BT kravas kuģiem	50 131	52 500	83 000	83 000	83 000	83 000	83 000	83 000
BT zvejas kuģiem	73 161	72 500	72 500	72 500	72 500	72 500	72 500	72 500
Kravas (kravas kuģi, t)	37 342	36 750	58 100	58 100	58 100	58 100	58 100	58 100
Kravas (zvejas kuģi, t)	13 408	12 325	12 325	12 325	12 325	12 325	12 325	12 325
<i>Ieņēmumi</i>								
Ostas maksas kravu kuģiem	77,8	89,6	179,0	183,5	187,9	191,7	195,5	215,9
Ostas maksas zvejas kuģiem	8,0	15,4	63,8	65,4	67,0	68,3	69,7	76,9

⁵⁷ Veicot EJZAF līdzfinansēto projektu izvērtējumu, LAD ņems vērā biedrības "Talsu partnerības" veikto projektu novērtējumu atbilstoši biedrības noteiktajām attīstības prioritātēm Talsu novadā, projektu ideju skaitam un attiecīgajam projektu konkursam pieejamajam publiskajam finansējumam.

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

Ostas pakalpojumi	11,1	11,1	21, 4	21,9	22,5	22,9	23,4	25,8
Jahtu piestātnes pakalpojumi	8,6	8,3	10,4	10,6	10,9	11,1	11,3	12,5
Jahta "Palsa"	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9
Zemes noma	23,0	29,8	29,8	30,5	31,3	31,9	32,5	35,9
Citi pakalpojumi	1,5	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Kopā ieņēmumi:	130,8	154,9	305,2	312,9	320,4	326,8	333,3	368,0
<i>Izmaksas</i>								
Administrācijas izmaksas	45,6	50,1	50,1	51,2	52,3	53,3	54,4	60,1
Ražošanas izmaksas	30,0	30,6	30,6	31,2	31,9	32,6	33,2	36,7
Jahtu ostas uzturēšana	8,8	9,5	9,5	9,7	9,9	10,1	10,3	11,4
Navigācijas iekārtas, aprīkoj.	1,3	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,4
Kuģošanas drošība, navigācija	133,1	144,3	183,2	136,1	160,0	88,6	144,7	99,8
Kredītsaistības	19,0	18,1	17,3	61,0	82,7	85,4	126,4	76,8
Kopā izmaksas:	237,8	254,5	292,6	291,2	338,9	272,1	371,2	287,1
Ieņēmumu un izmaksu starpība	-107,0	-99,6	12,6	21,7	(18,5)	54,7	-37,9	80,9
Kumulatīvā ieņēmumu un izmaksu starpība			12,6	34,3	15,8	70,5	32,6	94,6
Pašvaldības mērķdotācija			0	0	0	0	0	0

Avots: Attīstības plāna autori

6-10. tabulā redzams, ka ostas maksu un pakalpojumu tarifu paaugstināšanas rezultātā saimnieciskās darbības ikgadējie ieņēmumi pārsniedz izmaksas laika posmā no 2026. gada, izņemot gadus, kad ir jāveic velkoņa kapitālais remonts. Vienaļikus kumulatīvās naudas plūsmas prognoze ir pozitīva visā laika periodā līdz 2035. gadam.

Līdz ar to, nav nepieciešama Talsu novada pašvaldības budžeta mērķdotācija. Jāpiebilst, ka šādu rezultātu ir iespējams sasniegt tikai tarifu būtiskas paaugstināšanas rezultātā. Naudas izteiksmē ostas maksu pieaugums kravas kuģiem ir apmēram 89 000 EUR (100% pieaugums salīdzinājumā ar 2025. gada prognozi) un zvejas kuģiem - apmēram 49 000 EUR (attiecīgi 316%).

Faktiskais ostas maksu un pakalpojumu tarifu ikgadējais palielinājums galvenokārt būs atkarīgs no kravu apgrozījuma izmaiņām (kuģu apmeklējumu skaita Rojas ostā).

Ja Talsu novada pašvaldība pieņemtu lēmumu mainīt Rojas ostas funkcionalitāti, nodrošināt tikai zvejas un jahtu ostas darbību, tad ir iespējams būtiski samazināt ostas ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksas (nav nepieciešams kapteinādiens, par apmēram 60% samazinās ikdienas (remonta) padziļināšanas izmaksas), nav nepieciešams velkonis, darbinieki kravas kuģu apkalpošanai u.c.). No otras puses, būtiski samazinātos saimnieciskās darbības ieņēmumi, ko šobrīd 76% apmērā nodrošina kravas kuģi.

Izmantojot 6-10. tabulā dotos aprēķinu pieņēmumus (1 450 zvejas kuģi gadā, vidējā BT 100, 200 jahtu apmeklējumi gadā), kā arī saglabājot nemainīgu mazo (zvejas) kuģu maksu un maksas par jahtu stāvvietu izmantošanu, pēc Attīstības plāna autoru aprēķiniem 2026. gadā ieņēmumu un izmaksu starpība būtu

negatīva (apmēram 87 000 EUR). Savukārt, palielinot maksas par jahtu stāvvietu izmantošanu par 25% un mazo (zvejas) kuģu maksu par 300% līdz 0,44 EUR/BT, zaudējumi samazinātos līdz apmēram 33 000 EUR gadā. Lai nodrošinātu ieņēmumu un izmaksu līdzsvaru, mazo (zvejas) kuģu maksa būtu jāpalielina apmēram līdz apmēram 0,70 EUR/BT (540% pieaugums).

Līdz ar to, no finanšu viedokļa Talsu novada pašvaldībai ir lietderīgi saglabāt esošo ostas funkcionalitāti, nodrošinot Rojas ostā arī koksnes kravu pārkraušanas darbības.

Papildu informācijai skatīt zemāk sadaļu "Rekomendācijas".

Investīciju izmaksas

Rojas ostas attīstība nav iespējama bez kapitālieguldījumiem, kuru finansēšana ir jānodrošina valstij, galvenokārt ar Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (piemēram, EJZAF). 6-11. tabulā ir dota investīciju izmaksu prognoze laika posmam līdz 2035. gadam.

Tabula 6-11 Rojas ostas pārvaldei nepieciešanās investīciju izmaksas laika posmā no 2026. līdz 2035. gadam (milj. EUR)

Investīciju projekts	2026	2027	2028	2029	2030	Pēc 2030	Kopā
<i>Rojas ostas pārvalde</i>							
Rojas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 7 m/ 6,5 m/ 6,2 m ¹	0	0,859	0,541	0	0	0	1,4
Attīstības projektu īstenošana publiskās infrastruktūras nodrošināšanai komersantu projektiem (neskaitot atkrastes vēja parka apkopes termināļa izbūvi) ²	0	0	0	0	0,250	0,250	0,5
Kopā:	0	0,859	0,541	0	0,250	0,250	1,9
<i>Privātie komersanti</i>							
Zvejnieku biedrība "Roja". Zvejas kuģu remonta slīpa rekonstrukcija	1,5	0	1,5	0	0	0	3,0
SIA "Fishtrans", akvakultūras uzņēmumi, zvejnieku biedrības. Piestātnes Nr.1/2 rekonstrukcija un aprīkošana nozvejoto zivju pieņemšanai un pārstrādei	0	0	0,6	0	0	0	0,6
Atkrastes vēja parka apkopes termināļa izbūve ³	0	0	0	0	0	10,1	10,1
Kopā:	1,5	0	2,1	0	0	10,1	13,7

Piezīmes:

¹ EJZAF 70% finansējums (0,980 miljoni EUR) un 30% Rojas ostas pārvaldes finansējums (0,420 miljoni EUR).

² 100% Rojas ostas pārvaldes finansējums.

³ Finansējuma avoti šim projektam pagaidām nav zināmi.

Avots: Attīstības plāna autori

Rojas ostas pārvaldes investīciju projektu realizācijai plānots piesaistīt EJZAF finansējumu vai citu publisko finansējumu ar atbalsta intensitāti robežās līdz 90%.

Rekomendācijas

Izmaksu un galvenokārt ieņēmumu aprēķina prognoze ir balstīta uz pieņēmumiem, kurus vislabāk pārzina ostā strādājošie uzņēmumi. Reālajā scenārijā Attīstības plāna autori piedāvā salīdzinoši būtisku ostas maksu pieaugumu (kravu kuģu segmentam 25% un zivju kuģu segmentam 300%).

Līdz ar to, Attīstības plāna autoru skatījumā 2025. gada decembrī vai 2026. gada sākumā Rojas ostas pārvaldes valdei ieteicams veikt konsultācijas ar tirgus dalībniekiem: SIA "Laskana Mežs" un zivju apstrādes uzņēmumiem. Tirgus konsultāciju periodā ostas maksas un pakalpojumu tarifi netiek paaugstināti, un nepieciešamības gadījumā tiek samazinātas ostas pārvaldes izmaksas (piemēram, samazināts ikdienas padziļināšanas apjoms un atlikts velkoņa remonts).

Ņemot vērā, ka ostas maksu pieaugums palielina kuģu frakta izmaksas, kuras sedz kravas pircējs (piemērojams koksnes kravu kuģiem), alternatīvs risinājums ir sadalīt maksu pieaugumu starp kravas pircēju (piemēram, siltumapgādes uzņēmumu Skandināvijā) un kravas piegādātāju (SIA "Laskana Mežs"). Šādā gadījumā ir iespējams samazināt ostas maksas un vienlaikus, līdzīgi kā Mērsraga ostā, ieviest papildu maksu – infrastruktūras (Rojas ostas gadījumā kravas) maksu, kuru segtu ostā strādājošais stividoru uzņēmums (dotajā gadījumā SIA "Laskana Mežs"). Šobrīd infrastruktūras maksa nav ieviesta Rojas ostā tāpēc, ka lielākā daļa infrastruktūras pieder SIA "Laskana Mežs". Pieaugot ostā ienākošo kuģu skaitam un attiecīgi palielinoties ostas maksu ieņēmumiem, infrastruktūras maksa tiek samazināta vai atcelta. Šāda pieeja stimulētu SIA "Laskana Mežs" rūpēties par kravu apgrozījuma pieaugumu Rojas ostā.

Ja ar tirgus dalībniekiem nav iespējams vienoties par pusēm pieņemamiem ostas maksu un pakalpojumu tarifiem, kas nodrošina Rojas ostas pārvaldes rentablu darbību, Talsu novada pašvaldībai (vai Latvijas valstij) būs jāpiešķir mērķdotācija ostas darbības nodrošināšanai (negatīvais scenārijs).

Ja Talsu novada pašvaldībai (vai Latvijas valstij) nebūs iespējams nodrošināt šādu finansējumu, pašvaldībai būs jālemj par Rojas ostas funkcionalitātes maiņu, saglabājot ostu tikai zvejas kuģu un jahtu apkalpošanai, vai arī jālemj par ostas atsavināšanu (pārdošanu).

Rojas ostas pārvaldes finansiālo situāciju varētu uzlabot atkrastes vēja parka apkalpošana, bet šī projekta īstenošanas iespējamība šobrīd ir neskaidra (projekts attiecināms uz optimistisko scenāriju).

6.6.2 Mērsraga osta

Kravu apgrozījuma prognoze

Mērsraga osta 2024. gadā pārkrāva šādus pamata kravu veidus:

- papīrmalka (kuģos iekrautās kravas, kuras veidoja 44,1% no ostas kopējā kravu apgrozījuma);
- koksnes šķelda (kuģos iekrautās kravas, kuras veidoja 32,2% no ostas kopējā kravu apgrozījuma);
- kokskaidu granulas (kuģos iekrautās kravas, kuras veidoja 13,5% no ostas kopējā kravu apgrozījuma);
- zāģbaļķi (no kuģiem izkrautās kravas, kuras veidoja 9,6% no ostas kopējā kravu apgrozījuma);
- zivis (no kuģiem izkrautās kravas, kuras veidoja 0,4% no ostas kopējā kravu apgrozījuma).

Sagaidāms, ka laika periodā no 2025. līdz 2035. gadam Mērsraga osta saglabās līdzīgu ostā pārkraujamo kravu nomenklatūras profilu, pamatā koncentrējoties uz kokmateriālu kravu (biokurināmais, celulozes koksne, zāģbaļķi) pārkraušanu. Šādu specializāciju apstākļos, kad osta nav savienota ar nacionālo dzelzceļa infrastruktūru, nosaka Mērsraga ostas kravu baseinā (apmēram 50 - 70 km rādiusā ap ostu) esošās resursu ieguves un patēriņa vietas – koksnes ieguves un apstrādes centri.

Mērsraga ostas kravu apgrozījuma dinamiku nosaka Latvijas mežsaimniecības un kokrūpniecības nozares produkcijas konkurētspēja globālajos tirgos. Saskaņā ar nozares attīstības tendencēm (skatīt 6.4. un 6.5. sadaļu) ir izstrādāti trīs kravu apgrozījuma prognožu scenāriji:

- Reālais scenārijs. Samazinās Latvijas izcelsmes kokmateriālu pieprasījums, ko ir izraisījis Skandināvijas valstu celulozes koksnes importa samazinājums, kā arī iespējams biokurināmā pieprasījuma samazinājums (sezonāls pieprasījums, kas ir atkarīgs no klimatiskajiem apstākļiem). Vienlaikus darbību Mērsraga ostas teritorijā turpina starptautiskie uzņēmumi, kas nodrošina kokapstrādes biznesa vertikālo integrāciju: ACA Forest (uzņēmumu grupai pieder celulozes rūpnīcas), Vika Wood (importē zāģbalkus no Igaunijas un Norvēģijas, eksportē šķeldu uz Somiju celulozes ražošanai) un citi. Zivsaimniecība, atšķirībā no Rojas ostas, nav izteikts Mērsraga ostas kravu segments. Mērsraga ostas pārvalde strādā pie kravu diversifikācijas, plānojot izbūvēt ostā zivsaimniecības produktu saldētavu kā daļu no ostas infrastruktūras;
- Optimistiskais scenārijs. Mainoties Latvijas izcelsmes kokmateriālu pieprasījuma tendencēm eksporta tirgos, pieaug koksnes kravu apjoms, sasniedzot vēsturiski augstāko kravu apgrozījuma līmeni, kāds bija novērojams laika posmā no 2022. līdz 2024. gadam. Vienlaikus ir pieprasījums Mērsraga ostai neraksturīgos kravu segmentus (piemēram, smilšu eksports uz Somijas un Zviedrijas dzelzbetona rūpnīcām). Zivju kravu segmentā papildus nozvejai Baltijas jūrā un Baltijas jūras līcī notiek akvakultūras attīstība, nodrošinot zivju audzēšanu jūrā un piegādi/zivju pārstrādi Mērsraga ostā;
- Pesimistiskais scenārijs. Samazinās Latvijas izcelsmes kokmateriālu pieprasījums, galvenokārt celulozes koksnes segmentā. Netiek attīstīta akvakultūra.

Aprēķinos tiek pieņemts, ka kuģu ietilpība būtiski nemainās: kravu kuģiem vidēji 4 500 BT un zvejas kuģiem vidēji 100 BT.

Ostas maksu un pakalpojumu tarifu, kā arī saimnieciskās darbības izmaksu indeksācijai ir izmantoti Finanšu ministrijas makroekonomiskie pieņēmumi un prognozes.

Līdzīgi kā Rojas ostai, ieņēmumu un izmaksu struktūrai ir izmantota Mērsraga ostas pārvaldes piemērotā budžeta plānošanas metodika atbilstoši naudas plūsmas pieejai (saimnieciskās pamatdarbības ieņēmumi un izmaksas vienlaikus neiekļaujot pamatlīdzekļu nolietojumu un iekļaujot aizņēmumu pamatsummas atmaksu).

Ostas maksu un pakalpojumu tarifu politika

Atšķirībā no Rojas ostas pārvaldes Mērsraga ostas pārvaldes saimnieciskā darbība ir rentabla (skatīt 2. sadaļu). Tas izskaidrojams ar to, ka Mērsraga ostas koksnes kravu apgrozījums ir vairāk nekā 10 reizes lielāks nekā Rojas ostā, un daudzu gadu laikā Mērsraga ostā ir sistemātiski paaugstinātas ostas maksas un pakalpojumu tarifi (Rojas ostā šis pieaugums ir bijis mazāks, turklāt nav paaugstināta mazo (zvejas) kuģu maksa). Tā rezultātā Mērsraga ostas pārvaldei ir salīdzinoši nedomāz jāpalielina ostas maksas, lai segtu inflācijas izraisīto izmaksu pieaugumu.

Neskatoties uz iepriekš minēto, apmēram piecu gadu laikā Mērsraga ostas pārvaldei būs daudz vairāk jāpalielina ostas maksas, lai segtu tā saucamās "slēptās izmaksas". Vidējais strādājošo vecums Mērsraga ostā ir apmēram 55 gadi (Rojas ostā 64 gadi), un ir sagaidāma paaudžu nomaiņa. Daudzi speciālisti ir pensijas vecumā, jūrniece ir viņu sirdslieta, vai arī darbinieki strādā vairākos darbos. Jaunajiem speciālistiem, kas ir nodarbināti reglamentētajās profesijās (piemēram, kuģa kapteinis vai locis, kuram ne tikai jāiegūst atbilstoša izglītība, bet arī jānostrādā noteikts skaits mācību stundu, lai iegūtu tiesības strādāt profesijā), būs jānodrošina konkurētspējīgs atalgojums salīdzinājumā ar privātā sektora uzņēmumiem. Šī

tendence novērojama arī Rojas ostas pārvaldē. Šis iespējamais izmaksu pieaugums nav iekļauts finanšu aprēķinos.

Aprēķinu pieņēmumi

Reālais scenārijs

Reālajam scenārijam tiek izmantoti šādi pieņēmumi:

- Ostas maksas, kā arī pakalpojumu tarifi kravas un zvejas kuģiem pēc 2026. gada pieaug katru gadu atbilstoši IKP deflatoram. No 2027. gada mazo (zvejas) kuģu maksa Mērsraga ostā tiek noteikta tāda pati kā Rojas ostā (2026. gadā tas nav iespējams, jo Mērsraga ostas pārvalde jau ir lēmusi par ostas maksu paaugstināšanu no 2026. gada 1. janvāra, kas notiek reizi gadā).
- Ostas pārvalde maksā 10% no ostas maksām (tonnāžas, kanāla un mazo kuģu maksas) pašvaldību budžetā. Šie maksājumi nav iekļauti finanšu prognozēs, jo to pašu summu pašvaldība samaksā ostas pārvaldei ostas infrastruktūras attīstībai.
- Ostas pārvaldes izmaksas tiek indeksētas katru gadu pēc 2026. gada atbilstoši patēriņa cenu indeksam. Aprēķinos tiek pieņemts, ka nemainās nekustamā īpašuma kadastrālā vērtība, tāpēc attiecīgi nepieaug nekustamā īpašuma nodoklis.
- Kravas kuģu skaits ir 125 kuģi gadā. Zvejas kuģu skaits gadā (zvejai Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī) ir 270 kuģi.
- Ostā apkalpoto kuģu tilpība kravas kuģiem ir 4 500 BT un zvejas kuģiem - 100 BT.
- Ienākošo jahtu skaits ir apmēram 50 jahtas gadā, kas atbilst pēdējo gadu pieprasījumam. Pagaidām netiek plānota jahtu ostas attīstība, jo atšķirībā no Rojas ostas Mērsraga ostā ir nelabvēlīgi navigācijas apstākļi jahtām (nepieciešami ievērojami kapitālieguldījumi) un Mērsragā ir daudz mazākas plašizklaides iespējas salīdzinājumā ar Roju.
- Zemes nomnieku skaits paliek nemainīgs un tiek pieņemts, ka nemainās iznomātās zemes kadastrālā vērtība. Zemes nomas maksas procentu likme tiek katru gadu palielināta atbilstoši IKP deflatoram.
- Mērsraga ostas pārvalde plāno ņemt trīs aizņēmumus ostas kanāla krasta nostiprinājuma pārbūvei zvejas kuģu drošai tauvošanai (projekta kopējās izmaksas 2,1 miljons EUR, EJZAF finansējums 0,945 miljoni EUR un Latvijas valsts budžeta finansējums 0,405 miljoni EUR), ostas ārējā kanāla kuģošanas drošības uzlabojumiem un attīstības projektu finansēšanai (saldētavas būvniecībai vai ostas iekšējā kanāla padziļināšanai un piesārņotās vietas attīrīšanai; atbilstoši ieņēmumu prognozēm ostas pārvalde var pagaidām atļauties finansēt vienu no šiem projektiem). Saldētavas (zivju, akvakultūras un citas produkcijas uzglabāšanai) būvniecība ir alternatīvs risinājums gadījumā, ja būtiski samazinās koksnes kravu apjoms un ostas pārvaldei ir jāveic saimnieciskās darbības diversifikācija.

Ieņēmumu un izmaksu prognozes

6-12. tabulā ir dota Mērsraga ostas pārvaldes ieņēmumu un izdevumu prognoze Reālajam scenārijam.

Tabula 6-12 Mērsraga ostas pārvaldes finanšu prognozes reālajam scenārijam 2025. – 2035. gadam (tūkst. EUR)

Gads	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035
<i>Kuģu skaits, ietilpība un kravu apgrozījums</i>								
Kravas kuģi	164	130	110	125	125	125	125	125

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

Zvejas kuģi	236	300	270	270	270	270	270	270
Jahtas (sezonas un viesu)	50	50	50	50	50	50	50	50
BT kravas kuģiem	520 000	495 000	562 500	562 500	562 500	562 500	562 500	562 500
BT zvejas kuģiem	100	100	100	100	100	100	100	100
Kravas (kravas kuģi, tūkst. t)	687	468	396	450	450	450	450	450
Kravas (zvejas kuģi, tūkst. t)	3,0	5,1	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
<i>Ieņēmumi</i>								
Ostas maksas kravu kuģiem	1 031,3	850,2	846,5	985,9	1 009,6	1 029,8	1 050,4	1 159,7
Ostas maksas zvejas kuģiem	4,3	5,4	6,5	12,2	12,5	12,7	13,0	14,3
Ostas pakalpojumi	88,6	51,2	45,6	52,8	54,1	55,1	56,2	62,1
Zemes noma	71,2	64,4	71,0	72,8	74,5	76,0	77,5	85,6
Citi pakalpojumi (t.sk. infrastruktūra maksa)	226,0	200,1	174,6	197,8	202,6	206,6	210,8	232,7
Kopā ieņēmumi:	1,421	1,171	1,144	1,322	1,353	1,380	1,408	1,554
<i>Izmaksas</i>								
Administrācijas izmaksas	273,6	266,8	272,9	278,9	285,1	290,8	296,6	327,5
Ražošanas izmaksas	672,7	786,0	759,8	846,5	888,2	793,3	809,2	1,061
Nodokļi	35,2	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0	36,0
Kredītsaistības	47,3	43,7	27,7	134,9	131,7	245,9	239,7	104,5
Kopā izmaksas:	1 028,7	1 132,5	1 096,5	1 296,3	1 340,9	1 366,1	1 381,5	1 529,0
Ieņēmumu un izmaksu starpība	392,7	38,9	47,7	25,2	12,3	14,2	26,4	25,4
Kumulatīvā ieņēmumu un izmaksu starpība			72,9	85,1	99,3	125,7	96,6	143,3
Pašvaldības mērķdotācija			0	0	0	0	0	0

Piezīme: finanšu prognozēs nav iekļauti maksājumi Talsu novada pašvaldībai, jo identiska summa no Talsu novada pašvaldības budžeta tiek izmantota ostas infrastruktūras attīstībai.

Avots: Attīstības plāna autori

6-12. tabulā redzams, ka ieņēmumu un izmaksu starpība pārskata periodā ir pozitīva. Atsevišķos gados varētu būt arī negatīva naudas plūsma. Tas ir atkarīgs no kuģu kārtējo un kapitālo remontu izmaksām (divi velkoņi un divi zemessūcēji), kas veido būtisku ražošanas izmaksu daļu.

No tabulas datiem var secināt, ka Mērsraga ostas pārvaldei nav brīvu finanšu līdzekļu, lai šķērssubsidētu Rojas ostas pārvaldi gadījumā, ja Talsu novada pašvaldība pieņem lēmumu par abu ostu pārvalžu apvienošanu (pieņemot, ka Rojas ostā netiek paaugstinātas ostas maksas un pakalpojumu tarifi).

Investīciju izmaksas

Līdzīgi kā Rojas ostai, arī Mērsraga ostas attīstībai ir nepieciešamas investīcijas, kuru finansēšana ir jānodrošina galvenokārt no publiskajiem resursiem. Atšķirībā no Rojas ostas pārvaldes Mērsraga ostas pārvaldei ir iespējams piesaistīt arī kredītresursus, turklāt bez pašvaldības galvojuma. 6-13. tabulā ir dota investīciju izmaksu prognoze laika posmam līdz 2035. gadam.

Tabula 6-13 Mērsraga ostas pārvaldei nepieciešanās investīciju izmaksas laika posmā no 2026. līdz 2035. gadam (milj. EUR)

Investīciju projekts	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Pēc 2030	Kopā
<i>Mērsraga ostas pārvalde</i>								
Mērsraga ostas krasta nostiprinājuma pārbūve zvejas kuģu drošai tauvošanai ¹	0,3	1,8	0	0	0	0	0	2,1
Ostas ārējā kanāla kuģošanas drošības uzlabojumi ²	0	0	0	0	0,35	0,35	0	0,7
Ostas iekšējā kanāla padziļināšana un piesārņotās vietas attīrīšana ³	0	0	0	0	0	0	1,0	1,0
Citi attīstības projekti ⁴	0	0	0	0	0,5	0,5	0	1,0
Kopā:	0,3	1,8	0	0	0,85	0,85	0	4,8
<i>Privātie komersanti</i>								
Krasta vēja ģeneratoru izbūve	0	0	0,7	1,0	0	0	0	1,7
Filetēšanas rūpnīcas būvniecība	3,0	5,0	0	0	0	0	0	8,0
Kopā:	3,0	5,0	0,7	1,0	0	0	0	9,7

Piezīmes:

¹ EJZAF finansējums 0,945 milj. EUR, Latvijas valsts budžeta finansējums 0,405 milj. EUR (kopā publiskais finansējums 1,35 miljoni EUR), Mērsraga ostas pārvaldes finansējums 0,750 milj. EUR (tai skaitā izmaksu sadārdzinājums 0,291 milj. EUR).

² EJZAF 70% finansējums (0,490 miljoni EUR), 30% Mērsraga ostas pārvaldes finansējums (0,210 miljoni EUR).

³ 70% EJZAF finansējums (0,7 miljoni EUR), 30% Mērsraga ostas pārvaldes finansējums (0,3 miljoni EUR).

⁴ Potenciālais projekts ir jaunas saldētavas izbūve. 50% publiskais finansējums (0,5 miljoni EUR), 50% Mērsraga ostas pārvaldes finansējums (0,5 miljoni EUR).

Avots: Attīstības plāna autori

Mērsraga brīvostas pārvaldes investīciju projektu realizācijai plānots piesaistīt EJZAF vai citu publisko finansējumu ar atbalsta intensitāti attiecināmajām izmaksām robežās līdz 90%.

Rekomendācijas

Lai nodrošinātu rentablu saimniecisko darbību un nepieciešamo līdzfinansējumu investīciju projektu īstenošanai, ostas maksu un pakalpojumu tarifi ir jāpaaugstina katru gadu (vismaz atbilstoši gada inflācijas pieauguma tempam).

Ja publiskais finansējums no EJZAF ir nepietiekams, ieteicams izskatīt iespēju finansējuma piesaisti civilmilitārās sadarbības ietvaros. Mērsraga ostu izmanto arī Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki NATO mācību ietvaros, un Mērsraga osta ir nākošā lielākā jūras ostas Rietumu virzienā aiz Rīgas brīvostas.

6.7 Ostas maksu un pakalpojumu tarifu aprēķinu metodikas izmaiņas

Attīstības plāna izstrādes ietvaros ir veikta Mērsraga un Rojas ostas pārvalžu ieņēmumu atbilstības (seguma) Mērsraga un Rojas ostas pārvalžu sniegto pakalpojumu (navigācijas līdzekļu uzturēšana, kuģošanas satiksmes uzraudzība, kanāla uzturēšana, loču pakalpojumu sniegšana, tauvotāju pakalpojumu sniegšana, atkritumu savākšana, piestātņu uzturēšana u.c.) struktūrai un izmaksām analīze (skatīt 6-12. tabulu) un sniegtas rekomendācijas par ieņēmumu un izdevumu sadaļu strukturāliem uzlabojumiem.

Atbilstoši Satiksmes ministrijas sniegtajai informācijai uz Latvijas mazajām ostām nav piemērojama Eiropas parlamenta un padomes regulas (ES) 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (turpmāk – Ostu regula). Neskatoties uz to, Ostu regulā minētie ostas maksu un pakalpojumu tarifu aprēķināšanas principi ir būtiski, lai tos izmantotu ekonomiski pamatotu un caurspīdīgu ostas maksu un pakalpojumu maksu noteikšanai Mērsraga ostā un Rojas ostā. Papildus iepriekš minētajam, šo principu piemērošana ir svarīga gadījumā, ja Talsu novada pašvaldība vai Latvijas valsts Satiksmes ministrijas personā izlemj piešķirt mērķdotācijas ostu darbības nodrošināšanai, ievērojot komercdarbības atbalsta tiesisko regulējumu (t.i., publiskais finansējums nav komercdarbības atbalsts, ja tiek piešķirts valsts varas funkciju īstenošanai ostās).

Šis uzdevums ir ārpus Attīstības plāna ietvariem, tāpēc zemāk tekstā ir doti metodiski norādījumi ostas maksu un pakalpojumu tarifu aprēķināšanai vidēja termiņa periodā (vēlams līdz nākošajam gadam pēc 2026. gada, kad ir plānota ostas maksu un pakalpojumu tarifu paaugstināšana).

Pamatojoties uz Ostu regulas 2. panta 9. daļā doto ostas infrastruktūras lietošanas maksas definīciju⁵⁸, Mērsraga ostas pārvaldes un Rojas ostas pārvaldes izdevumi var tikt sadalīti šādās divās pozīcijās:

- Izdevumi, kas ir saistīti ar kuģu apkalpošanas darbībām, nodrošinot piekļuvi infrastruktūras, iekārtu un pakalpojumu, tostarp ostas ūdens pievedceļu, izmantošanai, pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei, t.i., atbilst Ostu regulā dotajai ostas infrastruktūras lietošanas maksas definīcijai, kā rezultātā šo izdevumu segšanai var tikt izmantoti ostas maksu ieņēmumi;
- Izdevumi, kas nav saistīti ar kuģu apkalpošanas darbībām, t.i., neatbilst Ostu regulā dotajai ostas infrastruktūras lietošanas maksas definīcijai, kā rezultātā šo izdevumu segšanai var tikt izmantoti citi ostas pārvaldes maksu ieņēmumi, t.sk. no ostas maksas pakalpojumiem, nomas, u.c.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, ostas pārvaldes budžeta izmaksu centriem atbilstošās darbības var tikt sagrupētas atbilstoši 6-14. tabulā dotajai struktūrai.

Tabula 6-14 Ostas pārvaldes izmaksu centri

Darbības veids	Izdevumu veids	Izmaksu centrs	Atbilstošie ieņēmumi	Atbilstošo ieņēmumu veids
		Kuģošanas kanāla uzturēšana	Kanāla maksa	

⁵⁸ "Ostas infrastruktūras lietošanas maksa" ir maksa, ko iekasē, lai sniegtu tiešu vai netiešu labumu ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei par infrastruktūras, iekārtu un pakalpojumu izmantošanu, tostarp par attiecīgās ostas ūdens pievedceļu izmantošanu, kā arī par piekļuvi pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei, bet tā neietver samaksu par zemes nomu un līdzvērtīgas maksas.

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

Kuģu apkalpošana	Izdevumi, kas ir saistīti ar kuģu piekļuvi infrastruktūras, iekārtu un pakalpojumu, tostarp ostas ūdens pievedceļu, izmantošanai, pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei	Hidrotehnisko aizsargbūvju uzturēšana	Tonnāžas maksa	Ostas infrastruktūras lietošanas maksa
		Naftas atkritumu savākšana	Tonnāžas maksa	
		Piestātņu ekspluatācija/ uzturēšana	Piestātnes maksa	
		Piesārņoto ūdeņu savākšana	Sanitārā maksa	
		Loču pakalpojumu sniegšana	Loču maksa* ⁵⁹	
Īpašumu apsaimniekošana	Izdevumi, kas nav saistīti ar kuģu piekļuvi infrastruktūras, iekārtu un pakalpojumu, tostarp ostas ūdens pievedceļu, izmantošanai, pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei	Piesārņoto ūdeņu savākšana	Piesārņoto ūdeņu savākšanas maksa	Ostas pakalpojumu maksa
		Tauvošanas pakalpojumu sniegšana	Tauvošanas pakalpojumu maksa	
		Velkoņa pakalpojumu sniegšana	Velkoņa pakalpojumu maksa	
		Zemes noma	Zemes nomas maksa	Nomas maksa
		Telpu noma	Telpu nomas maksa	

Piezīme: * Izmaksu centru un ieņēmumu pozīcijas jāpielāgo katras ostas pārvaldes situācijai.

Avots: Attīstības plāna autori

Pamatojoties uz iepriekš minēto, ostu pārvaldēm ieteicams veikt kapitālieguldījumu grupēšanu, attiecinot tos uz šādām pozīcijām:

- pamatlīdzekļi, kas ir saistīti ar kuģu apkalpošanas darbībām, nodrošinot piekļuvi infrastruktūras, iekārtu un pakalpojumu, tostarp ostas ūdens pievedceļu, izmantošanai, pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei, t.i., atbilst Ostu regulā dotajai ostas infrastruktūras lietošanas maksas definīcijai, kā rezultātā šo izdevumu segšanai var tikt izmantoti ostas maksu ieņēmumi;
- pamatlīdzekļi, kas nav saistīti ar kuģu apkalpošanas darbībām, t.i., neatbilst Ostu regulā dotajai ostas infrastruktūras lietošanas maksas definīcijai, kā rezultātā šo izdevumu segšanai var tikt izmantoti citi ostas pārvaldes maksu ieņēmumi, t.sk. no ostas maksas pakalpojumiem, nomas, u.c..

⁵⁹ Atbilstoši Likuma par ostām 13. panta 1. daļā noteiktajam loču maksa ir ostas maksa un tādēļ tiek attiecināta uz ostas infrastruktūras lietošanas maksas ieņēmumiem.

7 Stratēģijas ietvars

7.1 Vispārīgais stratēģiskais mērķis

Veidot Rojas un Mērsraga ostas kā savstarpēji papildinošus, ilgtspējīgus un konkurētspējīgus piekrastes attīstības centrus, kas veicina Ziemeļkurzemes ekonomisko izaugsmi, nodrošina kvalitatīvus ostas pakalpojumus zvejniecībai, kravu pārvadātājiem un citiem uzņēmējdarbības virzieniem, t.sk. tūrismam, kā arī veicina piekrastes vides saglabāšanu un sabiedrības labklājību.

7.2 Nefinanšu mērķi

Balstoties uz iepriekšējo analīzi, tiek izvirzīti pieci ostu attīstības nefinanšu mērķi ar tiem pakārtotiem nefinanšu uzdevumiem (NU). Tie ir:

1. Ilgtspējīga attīstība un vides aizsardzība

- NU1.1. Samazināt ostu darbības ietekmi uz apkārtējo vidi un jūras ekosistēmām.
- NU1.2. Ieviest videi draudzīgus risinājumus (piemēram, atkritumu apsaimniekošanā, energoefektivitātē, krasta elektroapgādē).

2. Ekonomiskā attīstība un sadarbības stiprināšana

- NU2.1. Veidot ciešu sadarbību starp Rojas un Mērsraga ostām infrastruktūras, pārvaldības un pakalpojumu jomās.
- NU2.2. Veicināt sadarbību ar vietējiem uzņēmumiem, pašvaldībām un kopienām.
- NU2.3. Nodrošināt ostas infrastruktūras attīstību un pieejamību.

3. Sabiedrības iesaiste un ostu atpazīstamība

- NU3.1. Uzlabot sabiedrības informētību un iesaisti ostu attīstībā.
- NU3.2. Veicināt jūrniecības tradīciju saglabāšanu un piekrastes identitātes stiprināšanu.
- NU3.3. Veidot Rojas un Mērsraga ostu kā atvērtu, modernu un videi draudzīgu piekrastes ostu tēlu.
- NU3.4. Popularizēt reģionu kā ilgtspējīgas jūrniecības un tūrisma teritoriju.

4. Drošība un darba kvalitāte

- NU4.1. Nodrošināt augstu darba drošības, vides un kvalitātes standartu ievērošanu ostu darbībā.
- NU4.2. Attīstīt darbinieku kompetences un piekrastes nozares profesionālo līmeni.

5. Tūrisma un pieejamības uzlabošana

- NU5.1. Veicināt ostu pieejamību iedzīvotājiem un tūristiem, attīstot ostu kā pievilcīgus piekrastes galamērķus.
- NU5.2. Attīstīt infrastruktūru jahtu, mazo kuģu un rekreācijas vajadzībām.

Kā minēts iepriekš tekstā, problēma, kurai jāpievērš uzmanība, ir Mērsraga ostas pārvaldes un Rojas ostas pārvaldes personāla novecošanās.

Darbinieku skaits Mērsraga ostā ir 25 darbinieki. Esošā Mērsraga ostas pārvaldes personāla vidējais vecums ir 55 gadi. Tas nozīmē, ka daļa ostas darbinieku ir sasnieguši Latvijas Republikā noteikto pensionēšanās vecuma sliekšni. Ostas pārvaldes darbinieku vecums ir ļoti svarīgs tiem darbiniekiem, kuri ir tieši iesaistīti kuģošanas drošības nodrošināšanā, t.i., ločiem, velkoņu un grunts sūcēju apkalpēm. Šādā situācijā īpaši svarīga ir personāla politika, amatu vakancēm piesaistot salīdzinoši jaunākus kandidātus.

Veicot Mērsraga ostas pārvaldes personāla vecuma struktūras izmaiņu modelēšanu, ir iegūti šādi rezultāti:

- aizpildot izveidojušās vakances ar trim jauniem darbiniekiem, kuru vidējais vecums ir 30 gadi, ostas pārvaldes personāla vidējais vecums samazinās līdz 53 gadiem;
- aizpildot izveidojušās vakances ar pieciem jauniem darbiniekiem, kuru vidējais vecums ir 30 gadi, ostas pārvaldes personāla vidējais vecums samazinās līdz 50 gadiem.

Līdzīgi kā Mērsraga ostas gadījumā, arī Rojas ostas pārvaldei ir raksturīga personāla novecošanās. Darbinieku skaits Rojas ostā ir septiņi darbinieki. Rojas ostas pārvaldes personāla vidējais vecums ir apmēram 64 gadi. Ostas pārvaldes darbinieku vecums ir būtiski svarīgs tiem darbiniekiem, kuri ir tieši iesaistīti kuģošanas drošības nodrošināšanā, t.i., ločiem, velkoņu apkalpēm. Šādā situācijā amatu vakancēm ir jāpiesaista salīdzinoši jaunāki amatu kandidāti.

Veicot Rojas ostas pārvaldes personāla vecuma struktūras izmaiņu modelēšanu, ir iegūti šādi rezultāti:

- aizpildot izveidojušos vakanci ar vienu jaunu darbinieku, kura vidējais vecums ir 30 gadi, ostas pārvaldes personāla vidējais vecums samazinās līdz 59 gadiem;
- aizpildot izveidojušās vakances ar diviem jauniem darbiniekiem, kuru vidējais vecums ir 30 gadi, ostas pārvaldes personāla vidējais vecums samazinās līdz 54 gadiem;
- aizpildot izveidojušās vakances ar trim jauniem darbiniekiem, kuru vidējais vecums ir 30 gadi, ostas pārvaldes personāla vidējais vecums samazinās līdz 49 gadiem.

7.3 Finanšu mērķi

Iepriekš veiktā ostu darbības finanšu analīze ļauj izvirzīt sekojošus galvenos izaicinājumus turpmākā darbībā, tie ir:

- 1) ostu **finansiālās pašpietiekamības** nodrošināšana gan tekošo izmaksu segšanai, gan uzsākto investīciju projektu īstenošanai;
- 2) ostas pakalpojumu apmaksas nodrošināšana atbilstoši pakalpojumu pašizmaksai, ar iespējamo dotāciju mehānisma izveidi, izvairoties no šķērssubsidēšanas, konkurences pārkāpuma riskiem;
- 3) ostu darbības **diversifikācija** esošajos konkurences apstākļos;
- 4) **investīciju** nodrošināšana gan ostas pamatfunkciju veikšanai, gan investīciju projektu īstenošanai;
- 5) **privātā kapitāla investīciju** piesaistes priekšnosacījumu radīšana.

Tādēļ, balstoties uz šiem izaicinājumiem, ir identificēti ostu attīstības finanšu mērķi un tiem pakārtoti finanšu uzdevumi (FU):

1. Ilgtspējīgas ieņēmumu bāzes nodrošināšana

- FU.1.1. Palielināt ieņēmumus no ostu pakalpojumiem (piemēram, kuģu apkalpošana, piestātņu izmantošana, kravu apstrāde, jahtu un tūrisma aktivitātes).
- FU1.2. Diversificēt ienākumu avotus, attīstot gan komerciālo, gan rekreācijas ostas segmentu.

2. Investīciju piesaiste un efektīva izmantošana

- FU2.1. Piesaistīt ES fondu, valsts un pašvaldību līdzekļus ostu infrastruktūras attīstībai.
- FU.2.2. Nodrošināt ieguldījumu efektivitāti un ekonomisko atdevi ilgtermiņā.

3. Efektīva resursu pārvaldība

- FU3.1. Samazināt uzturēšanas un administratīvās izmaksas, optimizējot ostu pārvaldības un sadarbības procesus.
- FU3.2. Veicināt kopīgu iepirkumu un resursu izmantošanu starp Rojas un Mērsraga ostām.

4. Finanšu stabilitāte un pašpietiekamība

- FU4.1. Nodrošināt ostu darbības rentabilitāti, segt pamatdarbības izmaksas no pašu ieņēmumiem.
- FU4.2. Izveidot finanšu rezervi infrastruktūras uzturēšanai un neparedzētiem gadījumiem.

5. Ekonomiskās atdeves palielināšana reģionam

- FU5.1. Sekmēt vietējo uzņēmumu ienākumus un nodarbinātību caur ostu darbību.
- FU5.2. Palielināt nodokļu ieņēmumus pašvaldībām, veicinot jaunu komercdarbības formu attīstību ostu teritorijās.
- FU5.3. Attīstīt maksas pakalpojumus jahtu, atpūtas un zvejas segmentā.
- FU5.4. Radīt jaunas ieņēmumu plūsmas no tūrisma infrastruktūras (piemēram, piestātnes, kempingi, servisi, pasākumi).

7.4 Sasniedzamie rezultātīvie rādītāji

7.4.1 Sasniedzamie nefinanšu rādītāji

Nefinanšu rādītāju skaitliskās vērtības ir dotas Reālajam attīstības scenārijam (tabulas 7-1, 7-2). Papildus pie nefinanšu mērķiem ir iekļauti rādītāji, kas saistāmi ar Optimistisko scenāriju. Līdz ar to faktiski ir iespējamas arī lielākas šo rādītāju skaitliskās vērtības, ja izpildās viens vai vairāki Optimistiskā scenārija pieņēmumi.

Tabula 7-1 Ostu sasniedzamie nefinanšu mērķi Rojas ostā

Nr.	Nefinanšu mērķis	Sākotnējā vērtība (2025)	Sasniedzamā vērtība (2030)	Sasniedzamā vērtība (2035)
1	Apkalpoto kravas kuģu skaits (gab.)	15	23	23
2	Apkalpotās kravas (tūkst. t.)	37	58	58
3	Apkalpoto zvejas kuģu skaits	1 450	1 450	1 450
4	Ienākošo jahtu skaits (gab.)	150	200	200
5	Attīstītas brīvās teritorijas (m ²)	n/a	50%	100%
6	Attīstītie papildus darbības veidi	n/a	- jauni zivju apstrādes veidi; - akvakultūra	- vēja atkrastes parku personāla kuģu apkalpošana
7	Darbinieku vidējais vecums	64	54	50
8	Negadījumi ostās	0	0	0

Tabula 7-2 Ostu sasniedzamie nefinanšu mērķi Mērsraga ostā

Nr.	Nefinanšu mērķis	Sākotnējā vērtība (2025)	Sasniedzamā vērtība (2030)	Sasniedzamā vērtība (2035)
1	Apkalpoto kravas kuģu skaits (gab.)	130	125	125
2	Apkalpotās kravas (tūkst. t.)	468	450	450
3	Apkalpoto zvejas kuģu skaits	300	270	270
4	Ienākošo jahtu skaits (gab.)	50	50	50
5	Attīstītas brīvās teritorijas (m ²)	n/a	50%	100%
6	Attīstītie papildus darbības veidi	n/a	- jauni zivju apstrādes veidi; - akvakultūra; - atjaunojamās enerģijas papildus jaudas	
7	Darbinieku vidējais vecums	55	53	50
8	Negadījumi ostās	0	0	0

Nefinanšu rādītāju skaitliskās vērtības ir dotas Reālajam attīstības scenārijam. Līdz ar to, faktiski ir iespējams arī lielākas šo rādītāju skaitliskās vērtības, ja izpildās viens vai vairāki Optimistiskā scenārija pieņēmumi.

7.4.1 Sasniedzamie finanšu rādītāji

Sasniedzamie finanšu rādītāji (*Piesaistīts ES fondu vai cits ārējais finansējums, Pamatdarbības naudas plūsma*) analogiski kā nefinanšu rādītāji galvenokārt izriet no Reālā attīstības scenārija, savukārt rādītājs *Piesaistītais privātais finansējums* aptver arī Optimistiskā attīstības scenārija komponentes (Tabulas 7-3, 7-4).

Tabula 7-3 Ostu sasniedzamie finanšu mērķi Rojas ostā

Nr.	Finanšu mērķis	Sākotnējā vērtība (2025)	Sasniedzamā vērtība (2030)	Sasniedzamā vērtība (2035)
1	Piesaistīts ES fondu vai cits ārējais finansējums	1,26 milj. EUR	0,980 milj. EUR	0,980 milj. EUR
2	Pamatdarbības naudas plūsma (tūkst. EUR)	Negatīva	Pozitīva abās ostās	Pozitīva abās ostās
3	Piesaistīts privātais finansējums	0	3,6 milj. EUR	10,1 milj. EUR

Iepriekš minētajā tabulā nav iekļauts ES fondu finansējums atkrastes vēja parka apkopes bāzes izveidei Rojas ostā laika posmā pēc 2030. gada, jo pagaidām šāda publiskā finansējuma avoti nav zināmi. Šis publiskais finansējums var tikt attiecināts gan uz privātajiem investoriem, gan arī Rojas ostas pārvaldi publiskās infrastruktūras izveidei (priekšostas akvatorija padziļināšanai).

Tabula 7-4 Ostu sasniedzamie finanšu mērķi Mērsraga ostā

Nr.	Finanšu mērķis	Sākotnējā vērtība (2025)	Sasniedzamā vērtība (2030)	Sasniedzamā vērtība (2035)
1	Piesaistīts ES fondu un cits ārējais finansējums	1,35 milj. EUR	1,19 milj. EUR	0,5 milj. EUR
2	Pamatdarbības naudas plūsma (tūkst. EUR)	Pozitīva	Pozitīva	Pozitīva
3	Piesaistīts privātais finansējums	3,0 milj. EUR	6,7 milj. EUR	6,7 milj. EUR

7.5 Ostu attīstības alternatīvas

Pievienotajā tabulā ir identificēti seši iespējamie ostu attīstības scenāriji no organizatoriskā viedokļa un tālākajās sadaļās tiek sniegts šo alternatīvu novērtējums.

Tabula 7-5 Ostu attīstības alternatīvas

Scenāriji	Institucionālais ietvars	Biznesa modelis
1. Ostu esošā statusa saglabāšana	Mērsraga ostas pārvalde un Rojas ostas pārvalde: atvasinātas publisko tiesību juridiskās personas, kas atrodas Talsu novada pašvaldības pārraudzībā.	Ostas pārvaldes valdījumā nodotās ostas zemes un infrastruktūras apsaimniekošana, attīstīšana un iznomāšana privātiem komersantiem (angļu val. <i>land lord</i> modelis). Pašvaldības/valsts kontrole pār stratēģisko infrastruktūru, nodrošinot konkurenci ostas zemes un infrastruktūras lietošanā.
2. Ostu apvienošana	Institucionālais ietvars kā 1. scenārijam, bet divu pārvalžu vietā ir viena pārvalde.	Biznesa modelis kā 1. scenārijam.
3. Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide katrā ostā atsevišķi	Divas pašvaldības kapitālsabiedrības (iespējams, ar valsts līdzdalību).	Integrētais vai daļēji integrētais biznesa modelis, kur ostas pārvaldību un ekspluatāciju pilnībā vai visdrīzāk tikai daļēji veic viens komersants, un pašvaldība attiecīgi paplašina komercdarbības funkcijas ostās.
4. Vienotas kapitālsabiedrības izveide	Viena pašvaldības kapitālsabiedrība (iespējams, ar valsts līdzdalību).	Tāds pats biznesa modelis kā 3. scenārijam.
5. Jaukts esošā statusa un kapitālsabiedrības modelis	Viena ostas pārvalde un viena pašvaldības kapitālsabiedrība (iespējams, ar valsts līdzdalību).	Jaukts biznesa modelis atbilstoši 1. scenārijam (ostas pārvalde) un 3. scenārijam (kapitālsabiedrība).
6. Kombinēts attīstības modelis	T.sk. paredzot kapitālsabiedrības veidošanu konkrētu ostas teritoriju/projektu attīstībai.	Jaukts biznesa modelis atbilstoši 1. scenārijam (ostas pārvalde) un 3. scenārijam (kapitālsabiedrība).

7.5.1 Ostu esošā statusa saglabāšana

Esošajā situācijā pastāv divas pašvaldības iestādes – Mērsraga ostas pārvalde un Rojas ostas pārvalde. Ostas pārvaldība ar pašvaldības iestādes starpniecību atbilst tiesību normām.

Taču norādāms, ka saskaņā ar VPIL 1. panta 3. punktu iestāde ir institūcija, kura darbojas publiskas personas vārdā un kurai ar normatīvo aktu ir noteikta kompetence valsts pārvaldē, piešķirti finanšu līdzekļi tās darbības īstenošanai un ir savs personāls.

Saskaņā ar VPIL 1. panta 6. punktu pastarpinātā pārvalde ir atvasinātu publisku personu iestādes un amatpersonas. Saskaņā ar VPIL 4. panta 2. daļu atvasināta publiska persona valsts pārvaldes jomā darbojas ar pastarpinātās pārvaldes iestāžu starpniecību.

Saskaņā ar VPIL 5. panta 2. punktu pastarpinātās pārvaldes iestādes, darbojoties jomā, kas ar likumu nodota attiecīgās atvasinātās publiskās personas autonomā kompetencē, pārstāv šo publisko personu. Atvasinātā publiskā persona ir atbildīga par pastarpinātās pārvaldes iestāžu darbību.

Saskaņā ar Pašvaldību likuma 4. panta 1. daļu pašvaldības autonomās funkcijas tostarp ir:

1. Gādāt par pašvaldības administratīvās teritorijas labiekārtošanu un sanitāro tīrību (publiskai lietošanai paredzēto teritoriju apgaismošana un uzturēšana; parku, skvēru un zaļo zonu ierīkošana un uzturēšana; pretplūdu pasākumi; kapsētu un beigto dzīvnieku apbedīšanas vietu izveidošana un uzturēšana), kā arī noteikt teritoriju un būvju uzturēšanas prasības, ciktāl tas ir saistīts ar sabiedrības drošību, sanitārās tīrības uzturēšanu un pilsētvides ainavas saglabāšanu (2. punkts);
2. Gādāt par pašvaldības īpašumā esošo ceļu būvniecību, uzturēšanu un pārvaldību (3. punkts);
3. Sekmēt saimniecisko darbību pašvaldības administratīvajā teritorijā un sniegt tai atbalstu (12. punkts).

Lai arī Ostu likums pieļauj ostas pārvaldes kā publiskas iestādes darbību privātajā jomā, norādāms, ka publiska iestāde nedarbojas tirgū peļņas gūšanas nolūkā.

Vienlaikus publiska persona atbilstoši valsts atbalsta regulējumam nedrīkst radīt priekšrocības tirgus dalībniekiem.

Secīgi, ja Mērsraga ostas pārvaldes un/vai Rojas ostas pārvaldes attīstības plāni ne tikai aptver publisko funkciju realizēšanu, valdījumā esošā īpašuma iznomāšanu un publiskās infrastruktūras izveidi, bet arī paredz ieguldījumus īpašumos, infrastruktūrā (gan iegādājoties, gan būvējot), kurai nav publisks lietojums, ar ostas darbību saistītu pakalpojumu sniegšanu, reaģējot uz tirgus nepilnību, šādas darbības neatbilst iestādes tiesiskajam tvērumam un būtu realizējamās, dibinot kapitālsabiedrību. Secīgi, jo vairāk komercdarbības pazīmju ir ostas pārvaldes darbībai, tostarp vērtējot pakalpojumu klāstu, ko ietver īpašuma noma (ieguldījumi specifiskas komercdarbības vajadzībām), jo mazāk tā atbilst publiskas iestādes statusam.

Turklāt iestādes statuss situācijā, kad faktiski tiek sniegti tirgum raksturīgi pakalpojumi, var radīt nevienlīdzīgas konkurences riskus. Riski var pastāvēt, gan iestādei radot priekšrocības, gan to kavējot efektīvi darboties tirgū attiecībā uz:

- 1) cenu politiku;
- 2) atbilstību privātā investora principam;
- 3) maksu par izmantotajiem aktīviem;
- 4) dalībnieku/dibinātāju ietekmi komerciālo lēmumu pieņemšanā;

- 5) piemērojamiem nodokļiem;
- 6) finansējuma pieejamību;
- 7) atbildības ierobežošanu.

No Ostu likuma 7. panta 3. daļas 6. punkta izriet, ka ostas pārvaldei ir zināmas iespējas veicināt ostas attīstību, slēdzot līgumus ar komersantiem vai pašai sniedzot pakalpojumus, izņemot kravu apstrādes pakalpojumus. Taču šajā normā ietvertās iespējas darboties tirgū, sniedzot plašākus pakalpojumus nekā tikai valdījumā nodotā īpašuma apsaimniekošana, ir ierobežotas iestādes statusa dēļ.

Vienlaikus, ja Mērsraga ostas pārvaldes un/vai Rojas ostas pārvaldes darbība nepārsniedz Ostu likuma 7. panta 1., 2. un 3. daļā paredzētās ostu pārvaldes funkcijas, kapitālsabiedrības dibināšana nav nepieciešama, lai novērstu konkurences tiesību riskus. Vienlaikus, saglabājot iestādes statusu, rekomendējams pastāvīgi vērtēt iepriekš minētos riskus.

7.5.2 Ostu pārvaldes iestāžu apvienošana

Ostu pārvalžu apvienošana no juridiskā viedokļa nemaina darbības tiesisko statusu, līdz ar to iestāžu apvienošana pamatā vērtējama no finanšu ietaupījuma viedokļa.

Taču ostas pārvalde veic ostas pārvaldību. Atbilstoši Ostu likuma 2. panta 1. daļai 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.

Līdz ar to osta nav tikai *grāmatvediski* uzskaitāmi aktīvi un saistības, bet konkrēta teritorija kā juridiska vienība.

Šobrīd ir divas ostas un divas ostas pārvaldes. Ostu likums katrai ostai ar konkrētu nosaukumu un apstiprinātām robežām paredz savu pārvaldi.

Vienlaikus Ostu likums neparedz, ka ostas teritorijai ir jābūt vienotai. Secīgi, MK būtu jāveic grozījumi esošajos noteikumos vai jāpieņem jauni par Mērsraga un Rojas ostu teritoriju apvienošanu vienā ostā.

Arī ostas kapteiņa darbība juridiski vienā ostā divās nošķirtās teritorijās kopumā nav neiespējama, taču vērtējama no kuģošanas drošības viedokļa.

Lēmumu par ostu pārvalžu apvienošanu pieņem dome saskaņā ar Pašvaldību likuma 10. panta 1. daļas 8. punktu, balstoties uz pašvaldības izpilddirektora priekšlikumu saskaņā ar Pašvaldību likuma 22. panta 1. daļas 5. punktu.

7.5.3 Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide katrā ostā atsevišķi vai ostas apvienojot

Kritēriji, kas nosaka, kad ir pamatoti dibināt kapitālsabiedrību, minēti nodaļā "Ostu esošā statusa saglabāšana". Vienlaikus secinājums atkarīgs no kopējās izvēlētajā stratēģijas, vērtējot plānoto komercdarbību kopsakarā.

Saskaņā ar VPIL 88. panta 1. daļu, ciktāl likumā nav noteikts citādi, publiska persona savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja izpildās konkrēti kritēriji.

Ostu likuma 7. panta 1. daļa paredz, ka pašvaldībai ir tiesības dibināt kapitālsabiedrību ostas pārvaldīšanai, lai nodrošinātu Ostu likumā noteiktās ostas pārvaldes funkcijas gan publisko, gan privāto tiesību jomā. Secīgi, izpildās VPIL 88. panta 1. daļas izņēmums, jo Ostu likumā ir noteikts citādi, un pašvaldībai ir tiesības dibināt kapitālsabiedrību arī tad, ja neizpildās minētie kritēriji. Turklāt, tā kā Ostu likums paredz tiesības dibināt kapitālsabiedrību, nav arī piemērojams VPIL 88. panta 2. daļā noteiktais pienākums pirms dibināšanas un saskaņā ar VPIL 7. panta 1. daļu ik pēc pieciem gadiem veikt novērtējumu par līdzdalības saglabāšanu, vērtējot minētos kritērijus.⁶⁰

Taču tas, ka VPIL 88. pants nav piemērojams, nenozīmē, ka pirms ostas pārvaldes kā pašvaldības kapitālsabiedrības dibināšanas nav jāveic ostas pārvaldes darbības ekonomiskais novērtējums un ietekmes uz konkurenci novērtējums, ņemot vērā plānotos ieguldījumus un ieņēmumus, tirgus situāciju un plānotos pakalpojumus. Šāds pienākums izriet no valsts atbalsta regulējuma un KL 14.¹ panta.

Ja plānots sniegt pakalpojumus, kuri neizriet no Ostu likumā paredzētajām privātajām un publiskajām funkcijām, VPIL 88. pants ir piemērojams attiecībā uz šiem pakalpojumiem (to uzsākšanu un turpināšanu).

Saskaņā ar Pašvaldību likuma 10. panta 1. daļas 9. punktu lēmumu par kapitālsabiedrības dibināšanu pieņem pašvaldības dome, pamatojoties uz pašvaldības izpilddirektora priekšlikumu saskaņā ar Pašvaldību likuma 22. panta 1. daļas 5. punktu.

Nodaļā "Ostu pārvaldes iestāžu apvienošana" ir vērtēta osta kā juridiska vienība, ko veido konkrētu teritoriju apvienošana, kas tikpat lielā mērā attiecas uz situāciju, kad tiek pieņemts lēmums dibināt kapitālsabiedrību, kura pārvalda abas ostas, vai tiek pieņemts lēmums dibināt divas kapitālsabiedrības ar iespēju vērtēt to apvienošanu vēlāk.

7.5.4 Ostas pārvalde kā privātā kapitālsabiedrība

Saskaņā ar Pārvaldības likuma 1. panta 6. punktu privātā kapitālsabiedrība ir kapitālsabiedrība, kurā kapitāldaļas vai akcijas pieder publiskai personai un citai personai (izņemot personāla akciju īpašniekus). Līdz ar to kapitālsabiedrības statuss saskaņā ar šo likumu mainās neatkarīgi no privātpersonai piederošo kapitāldaļu apjoma.

Saskaņā ar Ostu likuma 7. panta 1. daļu un 26. panta 1. daļu ostas pārvalde ir kapitālsabiedrība vai mazajām ostām – pašvaldības iestāde vai pašvaldības kapitālsabiedrība, kas veic šajā likumā noteiktās ostas pārvaldes funkcijas. Atbilstoši Ostu likuma 26. panta 7. daļai mazās ostas pārvaldīšanai pašvaldība var izveidot kapitālsabiedrību, kuras ostas pārvalde darbojas Pārvaldības likumā un šajā likumā noteiktajā kārtībā.

Tiesību norma nosaka pašvaldības tiesības dibināt kapitālsabiedrību, kura pārvalda. Secīgi, pašvaldībai ir tiesības dibināt kapitālsabiedrību, ja tā pārvalda ostu. Tādējādi norma attiecas ne tikai uz kapitālsabiedrības dibināšanu, bet arī uz pašvaldības ar kapitālsabiedrības starpniecību darbību, pārvaldot ostu. Līdz ar to secināms, ka pašvaldība ir ne tikai tiesīga dibināt kapitālsabiedrību, bet tai ir pienākums būt tās dalībniekam, lai realizētu Ostu likumā noteiktās funkcijas.

Līdz ar to secināms, ka Ostu likumā ir noteikta kārtība attiecībā uz kapitālsabiedrību, kuras pārvalda Rīgas ostu un Ventspils ostu, kapitāldaļu atsavināšanu. Attiecībā uz mazajām ostām šāda kārtība nav noteikta.

Publiskajās tiesībās (nosakot publisko personu tiesības) darbojas princips, ka ir atļauts tas, kas noteikts.

⁶⁰ Papildus skat. viedokli par kapitāldaļu atsavināšanu nodaļā "Ostas pārvalde kā privātā kapitālsabiedrība"

Tādējādi, ja likumdevējs nav noteicis kapitālsabiedrību, kuras pārvalda mazās ostas, kapitāldaļu atsavināšanas kārtību, Ostu likums neparedz tiesības atsavināt kapitāldaļas.

Vienlaikus secināms, ka arī tiesības atsavināt kapitāldaļas ir pieļautas tikai veidā, kādā valsts kopumā nezaudē kontroli pār kapitālsabiedrību. Līdz ar to likumdevēja mērķis ir saglabāt ostu pārvaldību publisku personu kontrolē.

Atbilstoši Ostu likuma 26. panta 7. daļai mazās ostas pārvaldīšanā ar kapitālsabiedrības starpniecību jāpiemēro Pārvaldības likums un Ostu likums.

Ņemot vērā minēto, Pašvaldību likumā ietvertās pašvaldības tiesības dibināt kapitālsabiedrību nav attiecināmas uz kapitālsabiedrības dalībnieku struktūru.

Vērtējot Ostu likuma un Pārvaldības likuma regulējumu, secināms, ka pretstatā Ostu likumam Pārvaldības likums pieļauj kapitāldaļu atsavināšanu (H nodaļa), kā arī līdzdalības pārtraukšanu (7. pants).

Taču Ostu likuma 7. panta 1. daļa, 26. panta 1. daļa un 26. panta 7. daļa paredz divas līdzvērtīgas alternatīvas konkrētā mērķa sasniegšanai, un viena no tām ir iestāde, kura daļas nevar atsavināt un pār kuru nevar zaudēt kontroli. Secīgi, pašvaldībai ir jāspēj kontrolēt kapitālsabiedrību veidā, kādā tā kontrolē iestādi. No minēta arī izsecināms, ka no ostas pārvaldes funkcijām izrietošus uzdevumus var deleģēt/pielīgt kā pakalpojumu privātpersonai, bet ne ostas pārvaldību kopumā.

Turklāt Eiropas Savienības Tiesa ir sniegusi viedokli par to, kā interpretējama kontrole pār kapitālsabiedrību kā iestādi publisko iepirkumu regulējumā saistībā ar tiešo piešķirumu, atzīstot, ka privātā kapitāla esība neatkarīgi no tās apjoma liedz publiskai personai kontrolēt kapitālsabiedrību kā iestādi. No minētā arī secīgi izriet, ka kapitālsabiedrībai, kurā ir privātais kapitāls, nevar piešķirt tiesības sniegt pakalpojumu (piemēram, veikt no ostas pārvaldes funkcijām izrietošus uzdevumus) ārpus konkursa procedūras. Attiecīgi, pat ja daļu atsavināšanai varētu rast juridisku risinājumu, šādi kapitālsabiedrībai nevar piešķirt tiesības sniegt ostas pārvaldības pakalpojumus ārpus konkursa procedūras.

Ņemot vērā iepriekš secināto, ka pašvaldībai ir jāsaglabā kontrole pār kapitālsabiedrību, kura pārvalda ostu, jo ostas pārvaldīšana ir pašvaldībai Ostu likumā deleģētā publiskā un privātā funkcija, un ka pašvaldības kapitālsabiedrības, kura dibināta ar mērķi veikt ostas pārvaldību, kapitāldaļu atsavināšana ir iespējama, taču nenodrošina tiesību un pienākumu pāreju, līdz ar to kapitāldaļu atsavināšana privātpersonai ir neefektīvs risinājums.

Ostu likuma 7. panta 1.¹ daļa paredz, ka ostas pārvalde Rīgas ostā un Ventspils ostā ir kapitālsabiedrība, kuras kapitāldaļas (akcijas) pieder valstij un var piederēt arī attiecīgajai pašvaldībai. Valstij šajā kapitālsabiedrībā pieder ne mazāk kā trīs piektdaļas kapitāldaļu (akciju). Šī kapitālsabiedrība īsteno ostas pārvaldes funkcijas Rīgas ostā un Ventspils ostā un atrodas Satiksmes ministrijas pārraudzībā attiecībā uz šajā likumā, Rīgas brīvostas likumā un Ventspils brīvostas likumā noteikto ostas pārvaldes funkciju, uzdevumu un pienākumu īstenošanu. Kapitālsabiedrības kapitāldaļas (akcijas) nav iekļājamās, un tās ir atsavināmas vienīgi savstarpēji starp kapitāldaļu (akciju) turētājiem.

Līdz ar to secināms, ka Ostu likumā ir noteikta kārtība attiecībā uz kapitālsabiedrību, kuras pārvalda Rīgas ostu un Ventspils ostu, kapitāldaļu atsavināšanu. Attiecībā uz mazajām ostām šāda kārtība nav noteikta.

Ņemot vērā minēto, lai Mērsraga ostas un Rojas ostas pārvaldību varētu realizēt privāta kapitālsabiedrība, ir jāveic grozījumi Ostu likuma 7. panta 1. daļā un Ostu likuma 26. panta 7. daļā, paredzot, ka mazo ostu (tostarp Mērsraga ostas un Rojas ostas) pārvaldību var realizēt ne tikai pašvaldības kapitālsabiedrība. Nepieciešams arī papildināt Ostu likuma 7. pantu ar kārtību, kādā ir atsavināmas kapitālsabiedrības, kuras pārvalda mazās ostas, daļas privātpersonām.

7.5.5 Ostas pārvaldei piederoša kapitālsabiedrība

Saskaņā ar Pārvaldības likumu publiska persona ir tiesīga būt par kapitālsabiedrības īpašnieku, tostarp tai var piederēt kapitālsabiedrība kopā ar citu publisku vai privātu personu.

Tiesības dibināt kapitālsabiedrību un saglabāt līdzdalību tajā (tostarp kopā ar citu publisku vai privātu personu) ir noteiktas VPIL 88. pantā.

Vienlaikus šādas kapitālsabiedrības tiesības darboties tirgū un/vai sniegt pakalpojumus ostas pārvaldei nosaka ne tikai VPIL 88. pants un Pārvaldības likuma II nodaļa, bet arī Publisko iepirkumu likuma 4. pantu un Konkurences likuma 14.1 pantu, kā kārtību, kādā ir izlietojami publiskie līdzekļi saskaņā ar Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likums un Komerccarbības atbalsta kontroles likums.

Līdz ar to secināms, ka ostas pārvalde, neatkarīgi no tās juridiskā statusa (iestāde vai kapitālsabiedrība), savu privāto funkciju realizēšanai, kā arī ostas attīstības veicināšanai, var dibināt kapitālsabiedrību, ja tam ir ekonomisks pamatojums un ir nodrošināta tiesību normu ievērošana. Vienlaikus ne tikai dibinot un veicot līdzdalības pārvērtēšanu, bet arī uzsākot jaunu komercdarbību, nepieciešams veikt atbilstības novērtējumu.

Šis scenārijs kā papildinošs ir izmantojams visos iepriekš, no 7.1. līdz 7.4. punktam, minētajos scenārijos.

7.5.6 Privātas ostas izveide

Ja, ņemot vērā ostu darbības finanšu perspektīvas un valsts atbalsta ierobežojumus, atsevišķu mazo ostu pastāvēšana esošajā formātā ir finansiāli neiespējama (gūtie ienākumi nav pietiekami, lai nodrošinātu publisko un privāto ostas pārvaldības funkciju realizāciju), alternatīvs scenārijs varētu būt arī privātas ostas izveide konkrētajās teritorijās.

Minētais scenārijs jo īpaši varētu būt reālistisks tajās ostu teritorijās, kurās jau šobrīd būtiska daļa īpašumu pieder privātpersonām un īpašuma tiesības nav sadrumstalotas starp daudziem īpašniekiem. Piemēram, Rojas ostā 85% īpašuma, tostarp piestātnes un moli, ir privāto personu īpašumā, turklāt lielākā daļa īpašumu pieder SIA "Gamma A" un SIA "Laskana Mežs".

Praktiski konkrētais priekšlikums nozīmē ostas teritorijas zemes zem ēkām un būvēm atsavināšanu to īpašniekiem.

Taču šāda scenārija realizācijai ir primāri nepieciešams politisks lēmums par šāda scenārija atbalstīšanu, balstoties uz finanšu un lietderības apsvērumiem un pienākumu ievērot tiesisko regulējumu un godīgu konkurenci, publiskām personām realizējot ostu pārvaldību, kā arī izstrādāt atsevišķu tiesisko regulējumu, nosakot īpašuma atsavināšanas kārtību (tostarp, bet ne tikai, attiecībā uz pirmpirkuma tiesībām), un secīgi izdarīt grozījumus jau esošajos, ar kuriem tiek pārtraukta esošā ostas pārvaldības kārtība.

Diskutējams ir jautājums par ostas akvatorijas atsavināšanu. Piekļuvi akvatorijai un kuģu ceļiem var nodrošināt ne tikai to nosakot kā publisku funkciju. Piekļuvi ir iespējams nodrošināt arī uz tirgus principiem, ievērojot godīgu konkurenci. Minētais attiecas arī uz maksas par infrastruktūras izmantošanu noteikšanu.

7.5.7 Ostu attīstības alternatīvu finanšu ietekmes novērtējums

Ostu pārvalžu darbības, t.sk. reorganizācijas, scenāriju īstenošanai ir ietekme uz ostu pārvalžu darbības finanšu rādītājiem. Attīstības plāna izstrādes ietvaros ir veikts šādu scenāriju īstenošanas finanšu ietekmes kvalitatīvs novērtējums:

- ostu esošā statusa saglabāšana;

- ostu pārvaldes iestāžu apvienošana;
- pašvaldības kapitālsabiedrības izveide katrā ostā atsevišķi;
- pašvaldības kapitālsabiedrības izveide, ostas apvienojot.

Ostu pārvalžu personāls

Rojas ostas pārvaldē strādā septiņi darbinieki, tai skaitā trīs darbinieki uz pilnu slodzi (ostas pārvaldnieks-kvalitātes sistēmas vadītājs-ostas aizsardzības virsnieks, grāmatvede-biroja administratore un ostas kapteinis-jahtu ostas uzraugs-locis) un četri darbinieki uz nepilnu slodzi jeb līgumdarbinieki (velkoņa mehāniķis, velkoņa stūrmanis un divi kuģu tauvotāji). No septiņiem darbiniekiem tikai divi darbinieki jeb 29% ir saistīti administratīvo funkciju veikšanu.

Mērsraga ostas pārvaldē strādā 25 darbinieki, no kuriem 20 jeb 80% ir pilnas slodzes darbinieki, kuru darbība ir tieši saistīta ar ostas teritorijas vai peldlīdzekļu apkalpošanu un ostas pārvaldes administratīvās darbības nodrošināšanu. Nepilna laika darbinieki ir viena no četriem kuģiem (velkoņiem un gruntssūcējiem) kapteinis-locis, jurists, apkopēja, un divi kuģu tauvotāji. No 25 darbiniekiem tikai četri darbinieki jeb 16% ir saistīti ar administratīvo funkciju veikšanu.

No iepriekš minētā izriet, ka personāla optimizācijai un apvienošanai ir minimālas iespējas, jo galvenokārt ir iespējams veikt tikai administratīvā personāla optimizāciju, savukārt tehniskais personāls var būt nepieciešams vienlaikus abās ostās ienākošo vai izejošo kuģu apkalpošanai (tas ierobežo personāla optimizācijas iespējas).

Ostu esošā statusa saglabāšana

Saglabājot ostu pārvalžu esošo statusu, ostu pārvaldes pilnībā saglabā līdzšinējās darba vietas un turpina izmantot esošos, tiem pieejamos tehniskos līdzekļus, nodrošina ostas uzturēšanas darbus un ostas attīstībai nepieciešamo finanšu līdzekļu piesaisti.

Ostu pārvaldes iestāžu apvienošana

Izveidojot vienu apvienotu ostas pārvaldi, salīdzinot ar esošo situāciju, ir iespējama šāda finanšu ietekme uz ostu darbību:

- veicot amatu funkcionālo auditu, ir iespējama minimāla pārvalžu esošo darba vietu un personāla optimizācija. Galvenokārt ir iespējama administratīvā personāla optimizācija (piemēram, izveidojot tikai vienu ostas pārvaldnieka štata vietu). Tomēr finansiālajā ziņā var arī nebūt finanšu ieguvumi, jo atklāta konkursa izsludināšanas gadījumā būs vairākas reizes jāpalielina darba samaksa jaunajai amata vietai. Šobrīd darba samaksa abās ostas pārvaldēs jūrniecības speciālistiem ir zemāka nekā darba samaksa vidēji nozarē;
- veicot ostu pārvalžu darbības funkcionālo auditu, ir iespējama daļēja pārvalžu biroju darbības optimizācija;
- veicot tehnisko līdzekļu funkcionālo izvērtēšanu, ir iespējama minimāla pārvalžu īpašumā un rīcībā esošo tehnisko līdzekļu (velkoņi, gultnes padziļināšanas tehnika, u.c.) optimizācija. Jāņem vērā, ka ostas atrodas 30 km attālumā viena no otras, un vienlaicīgas (vai arī ar salīdzinoši mazu laika intervālu) kuģu apkalpošanas gadījumā abās ostās katrā no tām ir nepieciešami savi tehniskie līdzekļi;

- veicot ostas akvatorijas un navigācijas līdzekļu uzturēšanas vai atjaunošanas darbus, ir iespējama apvienotu iepirkumu aktivitāšu īstenošana;
- plānojot ostu attīstības pasākumus, ir iespējama centralizēta finansējuma piesaiste, t.sk. apvienojot esošās kredītsaistības.

Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide katrā ostā atsevišķi

Izveidojot katrā ostā atsevišķu kapitālsabiedrību, salīdzinot ar esošo situāciju, ir iespējama šāda finanšu ietekme uz ostu darbību:

- kapitālsabiedrību darbības nodrošināšanai var būt nepieciešama papildu administratīvā personāla piesaiste;
- kapitālsabiedrību izveide var prasīt kapitāldaļu īpašnieka papildu ieguldījumus.

Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide, ostas apvienojot

Apvienojot ostu pārvaldes un izveidojot vienu kapitālsabiedrību, salīdzinot ar esošo situāciju, ir iespējama šāda finanšu ietekme uz ostu darbību:

- kapitālsabiedrības darbības nodrošināšanai var būt nepieciešama papildu administratīvā personāla piesaiste;
- apvienojot ostu pārvaldes un izveidojot vienu kapitālsabiedrību, var tikt veikta daļēja biroja telpu optimizācija;
- veicot amatu funkcionālo auditu, ir iespējama minimāla reorganizēto ostas pārvalžu darba vietu un personāla optimizācija;
- veicot tehnisko līdzekļu funkcionālo izvērtēšanu, ir iespējama minimāla reorganizēto ostas pārvalžu īpašumā un rīcībā esošo tehnisko līdzekļu (velkoņi, gultnes padziļināšanas tehnika, u.c.) optimizācija;
- veicot ostas akvatorijas un navigācijas līdzekļu uzturēšanas vai atjaunošanas darbus, ir iespējama apvienotu iepirkumu aktivitāšu īstenošana;
- plānojot ostu attīstības pasākumus, ir iespējama centralizēta finansējuma piesaiste, t.sk. apvienojot esošās kredītsaistības;
- kapitālsabiedrību izveide var prasīt kapitāldaļu īpašnieka papildu ieguldījumus.

Potenciālās finanšu ietekmes kopsavilkums ir dots zemāk pievienotajā tabulā.

Tabula 7-6 Finanšu ietekmes kopsavilkums

Rādītājs	Ostu esošā statusa saglabāšana	Ostu pārvaldes iestāžu apvienošana	Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide katrā ostā atsevišķi	Pašvaldības kapitālsabiedrības izveide, apvienojot ostas
Ietekme uz administrācijas izmaksām	Kopumā neitrāla ietekme	Kopumā minimāli pozitīva ietekme	Kopumā negatīva ietekme	Kopumā neitrāla vai mēreni negatīva ietekme
t.sk. darba spēka izmaksām	Ostu pārvaldes pilnībā saglabā to darba vietas	Apvienojot ostu pārvaldes, var tikt veikta minimāla darba vietu optimizācija	Kapitālsabiedrību darbības nodrošināšanai var būt nepieciešama papildu administratīvā personāla piesaiste	Kapitālsabiedrības darbības nodrošināšanai var būt nepieciešama papildu administratīvā personāla piesaiste

Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025. - 2035. gadam, 11.12.2025.

t.sk. biroja uzturēšanas izmaksām	Ostu pārvaldes saglabā to esošos birojus	Apvienojot ostu pārvaldes, var tikt veikta biroja telpu optimizācija	Kapitālsabiedrības saglabā esošos ostu pārvalžu birojus	Apvienojot ostu pārvaldes un izveidojot vienu kapitālsabiedrību, var tikt veikta biroja telpu optimizācija
Ietekme uz ražošanas izmaksām	Kopumā neitrāla ietekme	Kopumā minimāli pozitīva ietekme	Kopumā neitrāla ietekme	Kopumā mēreni pozitīva ietekme
t.sk. darba spēka izmaksām	Ostu pārvaldes pilnībā saglabā to darba vietas	Apvienojot ostu pārvaldes, var tikt veikta minimāla darba vietu optimizācija	Kapitālsabiedrības pilnībā saglabā ostas pārvaldes darba vietas	Apvienojot ostu pārvaldes, var tikt veikta minimāla darba vietu optimizācija
t.sk. tehnisko līdzekļu izmantošanas izmaksām	Ostu pārvaldes turpina izmantot to rīcībā esošos tehniskos līdzekļus	Ostas var kopīgi (atkarībā no pieprasījuma katrā ostā) izmantot to rīcībā esošos tehniskos līdzekļus	Kapitālsabiedrības turpina izmantot ostu pārvalžu rīcībā esošos tehniskos līdzekļus	Ostas var kopīgi (atkarībā no pieprasījuma katrā ostā) izmantot to rīcībā esošos tehniskos līdzekļus
t.sk. ostas akvatorijas dziļuma uzturēšanas izmaksām	Ostu pārvaldes turpina atsevišķi īstenot dziļuma uzturēšanas darbības	Ostas var īstenot kopīgas dziļuma uzturēšanas darbības	Ostas atsevišķi īstenot dziļuma uzturēšanas darbības	Ostas var īstenot kopīgas dziļuma uzturēšanas darbības
t.sk. navigācijas līdzekļu uzturēšanas izmaksām	Ostu pārvaldes turpina atsevišķi uzturēt navigācijas līdzekļus	Ostas var īstenot kopīgu navigācijas līdzekļu uzturēšanu	Kapitālsabiedrības turpina atsevišķi uzturēt navigācijas līdzekļus	Ostas var īstenot kopīgu navigācijas līdzekļu uzturēšanu
Ietekme uz finansējuma piesaistes izmaksām	Neitrāla ietekme	Kopumā mēreni pozitīva ietekme	Kopumā neitrāla vai mēreni negatīva ietekme	Kopumā neitrāla vai mēreni negatīva ietekme
t.sk. kredītiestāšu aizdevumu piesaistes izmaksām	Ostas pārvaldes atsevišķi piesaista aizdevumu līdzekļus Aizdevumu procentu likmes mazākas nekā kapitālsabiedrības gadījumā (ostas pārvalde – atvasināts publisko tiesību subjekts)	Ostas var īstenot kopīgu aizdevumu piesaistes politiku Aizdevumu procentu likmes mazākas nekā kapitālsabiedrības gadījumā (ostas pārvalde – atvasināts publisko tiesību subjekts)	Kapitālsabiedrības atsevišķi piesaista aizdevumu līdzekļus ostas attīstībai	Kapitālsabiedrība piesaista aizdevumu līdzekļus abu ostu attīstībai
t.sk. ostas darbībai nepieciešamie papildu ieguldījumiem	Ostas pārvaldes darbojas savu budžetu ietvaros	Ostas pārvaldes darbojas savu budžetu ietvaros	Kapitālsabiedrību izveide var prasīt kapitāldaļu īpašnieka ieguldījumus	Kapitālsabiedrības izveide var prasīt kapitāldaļu īpašnieka ieguldījumus

Avots: Attīstības plāna autori

7.5.8 Kopsavilkums

Lai arī Ostu likums pieļauj ostas pārvaldes kā publiskas iestādes darbību privātajā jomā, norādāms, ka publiska iestāde (tāda kā ostas pārvalde) nedarbojas tirgū peļņas gūšanas nolūkā. Ja šādi plāni netiek paredzēti, tad ir pamats saglabāt esošo ostu statusu.

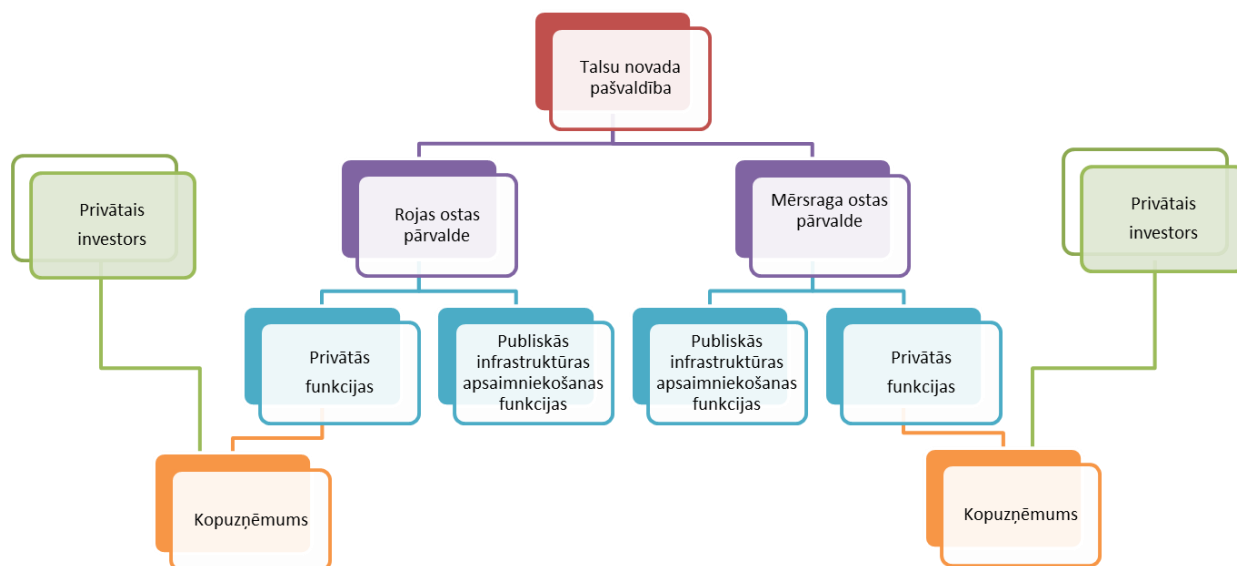
Ostu pārvalžu apvienošana no juridiskā viedokļa nemaina darbības tiesisko statusu, no finanšu ietaupījuma viedokļa būtiska ekonomija nav sagaidāma;

Par kapitālsabiedrības izveidi (publiska vai privāta):

- Ostu likums pieļauj publiskas kapitālsabiedrības izveidi ostas apsaimniekošanai;
- lai ostu pārvaldību varētu realizēt privāta kapitālsabiedrība, ir jāveic grozījumi Ostu likuma 7. panta 1. daļā un Ostu likuma 26. panta 7. daļā, paredzot, ka mazo ostu (tostarp Mērsraga ostas un Rojas ostas) pārvaldību var realizēt ne tikai publiska kapitālsabiedrība. Nepieciešams arī papildināt Ostu likuma 7. pantu ar kārtību, kādā ir atsavināmas kapitālsabiedrības, kuras pārvalda mazās ostas, daļas privātpersonām;
- pati ostas pārvalde, neatkarīgi no tās juridiskā statusa (iestāde vai kapitālsabiedrība), savu privāto funkciju realizēšanai, kā arī ostas attīstības veicināšanai, var dibināt kapitālsabiedrību, ja tam ir ekonomisks pamatojums un ir nodrošināta tiesību normu ievērošana. Vienlaikus ne tikai dibinot un veicot līdzdalības pārvērtēšanu, bet arī uzsākot jaunu komercdarbību, nepieciešams veikt atbilstības novērtējumu;
- kapitālsabiedrību būtu mērķtiecīgi dibināt - ja ostu pārvaldes attīstības plāni ne tikai aptver publisko funkciju realizēšanu, valdījumā esošā īpašuma iznomāšanu un publiskās infrastruktūras izveidi, bet arī paredz ieguldījumus īpašumos, infrastruktūrā (gan iegādājoties, gan būvējot), kurai nav publisks lietojums, un ar ostas darbību saistītu pakalpojumu sniegšanu, reaģējot uz tirgus nepilnību. Šādas darbības neatbilst iestādes tiesiskajam tvērumam un būtu realizējamas, dibinot kapitālsabiedrību;
- ja ir izšķiršanās par kapitālsabiedrības dibināšanu, pirms ostas pārvaldes kā pašvaldības kapitālsabiedrības dibināšanas jāveic ostas pārvaldes darbības ekonomiskais novērtējums un ietekmes uz konkurenci novērtējums, ņemot vērā plānotos ieguldījumus un ieņēmumus, tirgus situāciju un plānotos pakalpojumus.

Secinājums – optimālais variants ir esošā statusa saglabāšana un, pēc nepieciešamības, ostas pārvaldei dibinot kapitālsabiedrības konkrētu attīstības projektu realizēšanai, t.sk. ar privātā kapitāla iesaisti (shematiski tas ir atspoguļots pievienotajā ilustrācijā).

Ilustrācija 7-1 Mērsraga un Rojas ostu optimālais organizatoriskais modelis



8 Attīstības plāna ieviešana un uzraudzība

Pētījums “Talsu novada ostu attīstības plāns sinerģijā ar novada un reģiona attīstību mainīgas ekonomikas apstākļos 2025.-2035. gadam” iekļauj izvērtējumu par Rojas un Mērsraga ostas turpmākiem attīstības aspektiem ar dažādu alternatīvu un scenāriju izvērtējumu ilgtermiņā, t.i., periodā līdz 2035. gadam.

Plāna ieviešanas uzraudzības procesam ir jābūt kā instrumentam Mērsraga un Rojas ostu attīstības plānošanai saskaņā ar šo ostu attīstības plāniem. Uzraudzības process nodrošina iespēju mērīt sasniegtos rezultātus attiecībā pret plānotajiem rezultātiem, un nepieciešamības gadījumā ļauj koriģēt Plānu atbilstoši faktiskās situācijas izmaiņām.

Plāna faktisko ieviešanu nodrošina Mērsraga un Rojas ostu vadība sadarbībā ar vietējo pašvaldību.

Lai iesaistītās puses (ostas pārvalde, pašvaldība, ostā strādājošie uzņēmēji u.c.) iegūtu priekšstatu par katras ostas faktisko attīstības modeli turpmākiem gadiem, būtu mērķtiecīgi uzdot Rojas un Mērsraga ostas pārvaldei 3 mēnešu laikā, balstoties uz izstrādāto **ilgtermiņa** attīstības plānu, sagatavot katras ostas **vidēja** termiņa attīstības plānu 5 gadu periodam (t.i., aktualizējot Rojas ostas attīstības programmu 2024.-2030. gadam un izstrādājot Mērsraga ostas attīstības programmu 2026.-2030. gadam) par ilgtermiņa attīstības plānā iekļauto rekomendāciju ieviešanu, t. sk. un ne tikai par:

- ostas organizatorisko struktūru;
- plānoto ostas maksas un pakalpojuma tarifu apmēru un pamatojumu;
- pārvaldes budžeta prognozēm;
- ostas pārvaldes un ostā strādājošo uzņēmumu investīciju plāniem un finansēšanas avotiem;
- zemes nomas maksas apmēra tendencēm;

- ostas brīvo teritoriju attīstības plāniem, kā arī par iestrādēm ar potenciālajiem privātajiem interesentiem ostas infrastruktūras attīstībā un izmantošanā.

Nodrošināt minētā vidēja termiņa attīstības plāna izskatīšanu ostu valdes sēdēs un prezentēšanu pašvaldībā.

Plāna turpmāko īstenošanas uzraudzību būtu vēlams realizēt reizi gadā, apspriežot īstenotās rīcības katras ostas pārvaldē. Ikgadējā apspriedē būtu vēlams apmainīties ar šādu informāciju:

- a) stratēģijā definēto mērķu, uzdevumu un aktivitāšu īstenošanas gaitas un veikto pasākumu īss izvērtējums;
- b) radušos papildu 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 valsts iestādes (EM, SM, VARAM, ZM), un vietējo pašvaldību.

1. pielikums

Mērsraga ostas zemes nomas un apbūves tiesību maksas aprēķināšanas metodika

Zemes nomas aprēķināšana

Zemes nomas maksas un līguma termiņa noteikšanas⁶¹ attiecas uz pārvaldes valdījumā esošajām apbūvētām un neapbūvētām zemes vienībām vai to daļām ar apbūves tiesībām. Nomas zemes var sastāvēt arī no vairākām zemes vienībām vai to daļām.

Pieņemot lēmumu slēgt līgumu par zemes vienības vai to daļas nomu, prioritāri ir šādi ar ostas funkcijām saistītie komercdarbības veidi:

1. Kravu iekraušana un izkraušana no kuģiem.
2. Noliktavu saimniecība (ja kravas tiek ievestas/izvestas ar kuģiem).
3. Ražošana (izejvielu/produkcijas saņemšana/nosūtīšana ar kuģiem).
4. Kuģu būve un remonts.
5. Hidrotehniskie darbi.
6. Velkoņu pakalpojumi.
7. Kuģu apgāde ar degvielu.
8. Jahtu un ūdens tūrisma pakalpojumi.
9. Kuģu atkritumu apsaimniekošana.
10. Zvejniecība.

Pieņemot lēmumu slēgt līgumu par zemes nomu, tiek atbalstīti ar ostas funkcijām saistītie komercdarbības veidi.

Juridiskām un fiziskām personām zemes vienības gada nomas maksa (turpmāk - Znoma) tiek aprēķināta pēc formulas $Znoma = Zkad \times (Zproc) \times PI$, pamatojoties uz:

- Zemes vienības vai tās daļas kadastrālo novērtējumu – Zkad (EUR/m² gadā);
- Zemes vienības vai tās daļas nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmi – Z% (procenti);
- Nomas zemes platību – PI (m²).

Mērsraga ostā ir noteiktas šādas zemes vienību nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmes:

1. Nomas maksas pamata likme ar ostas funkcijām saistītai komercdarbībai – 15 procentu apmērā no zemes vienības vai tās daļas kadastrālās vērtības.
2. Nomas maksas pamata likme pārējai komercdarbībai – 20 procentu apmērā no zemes vienības vai tās daļas kadastrālās vērtības.
3. Nomas maksa par zemes vienību vai tās daļu, ko aizņem ēkas un būves, kuras tiek iznomātas tikai zvejniecības un zivju apstrādes procesa nodrošināšanai, kā arī par zemi, kas nepieciešama šo ēku un būvju uzturēšanai – 5 procentu apmērā no zemes kadastrālās vērtības.
4. Apbūvētas zemes vienības vai zemes vienības daļas, uz kuras atrodas fiziskai personai piederošs nekustamais īpašums (ēkas, būves), kas uzskatāms par patstāvīgu īpašuma objektu saskaņā ar likumu "Par atjaunotā Latvijas Republikas 1937.gada Civillikuma ievada, mantojuma tiesību un lietu tiesību daļas spēkā stāšanās laiku un kārtību" 14. pantu, nomas vai apbūves tiesību maksas

⁶¹ Apstiprināta ar Mērsraga ostas valdes 2015. gada 26. februāra lēmumu Nr.1/2015-6.

procentu likmi nosaka ostas valde katrā gadījumā individuāli, bet ne mazāk kā 1,5% procentu apmērā gadā.

Ja apbūvēta vai neapbūvēta zemes vienība vai tās daļa tiek iznomāta fiziskai vai juridiskai personai ar ostas funkcijām saistītas komercdarbības veikšanai, lēmumu par zemes nomas termiņu pieņem katrā gadījumā individuāli saskaņā ar metodikas 7. punktu, bet ne ilgāku par 45 gadiem atbilstoši šajā metodikā ietvertajiem kritērijiem.

Gadījumos, kad nomnieks uz iznomātās zemes vienības vai tās daļas ir paredzējis būvēt nekustamo īpašumu, zemes nomas līgums saskaņā ar likuma "Par atjaunotā Latvijas Republikas 1937.gada Civillikuma ievada, mantojuma tiesību un lietu tiesību daļas spēkā stāšanās laiku un kārtību" 14. panta 5. punktu tiek slēgts uz laiku, kas nav mazāks par 10 gadiem.

Ja apbūvēta zemes vienība vai tās daļa tiek iznomāta fiziskai vai juridiskai personai, kurai pieder uz šī zemesgabala esošais nekustamais īpašums, kas uzskatāms par patstāvīgu īpašuma objektu likuma izpratnē, zemes nomas līgumu slēdz uz laika posmu, kurā fiziskai vai juridiskai personai pieder īpašuma tiesība uz šo nekustamo īpašumu, bet ne ilgāk kā Ostu likumā 4. panta 6. daļā noteikto termiņu, kurš nedrīkst pārsniegt 45 gadus, izņemot gadījumu, kad ostā plānoto un plānotajā termiņā ieguldīto investīciju apjoms pārsniedz 70 miljonus EUR.

Apbūves tiesību maksas aprēķināšana

Atlīdzības maksas par apbūves tiesību un apbūves tiesības līguma termiņa noteikšanas metodika⁶² attiecas uz Mērsraga ostas pārvaldes valdījumā esošajām apbūvētām un neapbūvētām zemes vienībām vai to daļām ar apbūves tiesībām. Nomas zemes var sastāvēt arī no vairākām zemes vienībām vai to daļām.

Juridiskām un fiziskām personām zemes vienības apbūves tiesību maksa (turpmāk - Zapbūve) tiek aprēķināta pēc formulas $Zapbūve = Zkad \times (Zproc) \times PI$, pamatojoties uz:

- Zemes vienības vai tās daļas kadastrālo novērtējumu – Zkad (EUR/m² gadā);
- Zemes vienības vai tās daļas nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmi – Z% (procenti);
- Nomas zemes platību – PI (m²).

Mainoties zemes vienības vai tās daļas kadastrālajam novērtējumam, attiecīgi mainās nomas maksa.

Mērsraga ostā ir noteiktas šādas apbūves tiesību maksas procentu likmes:

1. Atlīdzības maksas procentu likme ir noteikta 15 procentu apmērā no zemes kadastrālās vērtības, izņemot likumos un normatīvajos aktos, kā arī metodikā noteiktos ierobežojumus.

Papildus atlīdzības maksai par apbūves tiesību apbūves tiesīgais maksā normatīvajos aktos noteiktos nodokļus.

Ja apbūvēts vai neapbūvēts zemesgabals tiek nodots apbūvei fiziskai vai juridiskai personai, apbūves tiesību līguma termiņu nosaka ne mazāku par 10 gadiem vai saskaņā ar Mērsraga ostas pārvaldes nolikumā minētajiem termiņiem un atbilstoši metodikā ietvertajiem kritērijiem.

⁶² Apstiprināta ar Mērsraga ostas valdes 2021. gada 20. septembra lēmumu Nr.2.

Rojas ostas zemes nomas un apbūves tiesību maksas aprēķināšanas metodika

Zemes nomas aprēķināšana

Zemes nomas un apbūves tiesību maksas un līguma termiņa noteikšanas metodika⁶³ attiecas uz Rojas ostas pārvaldes valdījumā esošajām apbūvētām un neapbūvētām zemes vienībām vai to daļām ar apbūves tiesībām. Nomas zemes var sastāvēt arī no vairākām zemes vienībām vai to daļām.

Pieņemot lēmumu slēgt līgumu par zemes vienības vai to daļas nomu, prioritāri ir šādi ar ostas funkcijām saistītie komercdarbības veidi:

1. Kravu iekraušana un izkraušana no kuģiem.
2. Noliktavu saimniecība (ja kravas tiek ievestas/izvestas ar kuģiem).
3. Ražošana (izejvielu/produkcijas saņemšana/nosūtīšana ar kuģiem).
4. Kuģu būve un remonts.
5. Hidrotehniskie darbi.
6. Velkoņu pakalpojumi.
7. Kuģu apgāde ar degvielu.
8. Jahtu un ūdens tūrisma pakalpojumi.
9. Kuģu atkritumu apsaimniekošana.
10. Zvejniecība.

Juridiskām un fiziskām personām zemes vienības vai to daļas gada nomas vai apbūves tiesību maksa (turpmāk - Znoma) tiek aprēķināta pēc formulas $Znoma = Zkad \times (Zproc) \times PI$, pamatojoties uz:

- Zemes vienības vai tās daļas kadastrālo novērtējumu – Zkad (EUR/m² gadā);
- Zemes vienības vai tās daļas nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmi – Z% (procenti);
- Nomas zemes platību – PI (m²).

Mainoties zemes vienības vai tās daļas kadastrālajam novērtējumam, attiecīgi mainās nomas maksa.

Rojas ostā ir noteiktas šādas zemes vienību nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmes:

1. Nomas vai apbūves tiesību maksas pamata likme ar ostas funkcijām saistītai komercdarbībai – 15 procentu apmērā no zemes vienības vai tās daļas kadastrālās vērtības.
2. Nomas vai apbūves tiesību maksas pamata likme pārējai komercdarbībai – 20% apmērā no zemes vienības vai tās daļas kadastrālās vērtības.
3. Nomas vai apbūves tiesību maksa par zemes vienību vai tās daļu, ko aizņem ēkas un būves, kuras tiek iznomātas tikai zvejniecības un zivju apstrādes procesa nodrošināšanai, kā arī par zemi, kas nepieciešama šo ēku un būvju uzturēšanai – 5% apmērā no zemes kadastrālās vērtības.
4. Apbūvētai zemes vienībai vai zemes vienības daļai, uz kura atrodas pašvaldībai, pašvaldības iestādei vai pašvaldības uzņēmumam piederošas ēkas un būves, nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likme ir 1,5% apmērā gadā.
5. Apbūvētas zemes vienības vai zemes vienības daļas, uz kuras atrodas fiziskai personai piederošs nekustamais īpašums (ēkas, būves), kas uzskatāms par patstāvīgu īpašuma objektu saskaņā ar likumu "Par atjaunotā Latvijas Republikas 1937.gada Civillikuma ievada, mantojuma tiesību un lietu tiesību daļas spēkā stāšanās laiku un kārtību" 14. pantu, nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmi nosaka ostas valde katrā gadījumā individuāli, bet ne mazāk kā 4% procentu apmērā gadā.

⁶³ Apstiprināts Rojas ostas valdes sēdē 2023. gada 28. aprīlī ar lēmumu Nr. 3.2.

6. Neapbūvētas zemes vienības un to daļas (tai skaitā ostas akvatorija) ar apbūves tiesībām, kuras nav izmantojamas uzņēmējdarbībai bez teritorijas uzbēršanas, nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likmi nosaka ostas valde katrā gadījumā individuāli, bet ne mazāk kā 1,5% procentu apmērā gadā.

Ja nomnieks pārtrauc uz iznomātās zemes vienības vai tās daļas veikt ar samazinātu procentu likmi saistītu darbību (zvejniecība u.c.) vai maina ēkas maina ēkas/būves izmantošanu, un rakstiski par šo apstākli paziņo Rojas ostas pārvaldei, vai kā citādi par šādu apstākli ir konstatējusi Rojas ostas pārvalde, tad ar ostas valdes lēmuma pieņemšanas dienu nomniekam par iznomāto zemesgabalu tiek piemērota nomas vai apbūves tiesību maksas procentu likme tādā apmērā no zemes kadastrālās vērtības, kādu nosaka metodika.

Ja apbūvēta vai neapbūvēta zemes vienība vai tās daļa tiek iznomāta fiziskai vai juridiskai personai ar ostas funkcijām saistītas komercdarbības veikšanai, lēmumu par zemes nomas termiņu pieņem katrā gadījumā individuāli saskaņā ar metodikas 7. punktu, bet ne ilgāku par 45 gadiem atbilstoši metodikā ietvertajiem kritērijiem.

Gadījumos, kad nomnieks uz iznomātās zemes vienības vai tās daļas ir paredzējis būvēt nekustamo īpašumu, zemes nomas līgums saskaņā ar likuma "Par atjaunotā Latvijas Republikas 1937.gada Civillikuma ievada, mantojuma tiesību un lietu tiesību daļas spēkā stāšanās laiku un kārtību" 14. panta 5. punktu tiek slēgts uz laiku, kas nav mazāks par 10 gadiem.

Ja apbūvēta zemes vienība vai tās daļa tiek iznomāta fiziskai vai juridiskai personai, kurai pieder uz šī zemesgabala esošais nekustamais īpašums, kas uzskatāms par patstāvīgu īpašuma objektu likuma izpratnē, zemes nomas līgumu slēdz uz laika posmu, kurā fiziskai vai juridiskai personai pieder īpašuma tiesība uz šo nekustamo īpašumu, bet ne ilgāk kā Likuma par ostām 4. panta 6. daļā noteikto termiņu, kurš nedrīkst pārsniegt 45 gadus, izņemot gadījumu, kad ostā plānoto un plānotajā termiņā ieguldīto investīciju apjoms pārsniedz 70 miljonus EUR.