

Apstiprināta ar Mērsraga ostas valdes
lēmumu Nr.5 (prot.Nr.5/2020)

Ostas valdes priekšsēdētājs
Roberts Šiliņš

Mērsraga ostas attīstības programma 2021. – 2025. gadam

Mērsrags, 2020. gads

Kopsavilkums

Mērsraga ostas attīstības stratēģija ir vidēja termiņa stratēģiskās plānošanas dokuments. Tā mērķis ir noteikt galvenos ostas attīstības virzienus un rīcības 2021.-2025.gadam, kurus ir jārealizē sadarbojoties visām ieinteresētajām pusēm (pašvaldībai, valsts un pašvaldības iestādēm, uzņēmējiem, sabiedriskajām organizācijām un iedzīvotājiem), sekmējot līdzsvarotu un ilgtspējīgu Mērsraga ostas un pagasta attīstību.

Darba izstrādes gaitā tika:

1. izpētīta un raksturota Latvijas transporta nozare un tās sistēma;
2. izpētīta Mērsraga osta un tās piedāvājums;
3. izzināts pārvaldes institūciju un uzņēmēju viedoklis par Mērsraga ostas attīstības perspektīvām;
4. noteikti Mērsraga ostas attīstības stratēģiskie mērķi, uzdevumi un rīcības.

Darbs sadalīts trīs daļās. Pirmajā daļā tiek apskatīta transporta sistēma un tās organizācija, normatīvie akti un plānošanas dokumenti, kuri jāievēro, plānojot ostas attīstību. Otrajā daļā izvērtēti Mērsraga ostas un reģiona resursi, veikta darbības, SVID un konkurentu analīze. Trešajā daļā noteiktas ostas attīstības problēmas, definēta vīzija, attīstības mērķi un uzdevumi, to sasniegšanas rezultatīvie rādītāji, kā arī izstrādāts stratēģiskais rīcības plāns. Stratēģijai ir viens pielikums un 28 tabulas.

Darbā ir noteiktas šādas galvenās Mērsraga ostas pārvaldes rīcības 2021.-2025.gadam:

- Radīt koordinētu un ilgtspējīgu ostas attīstības sistēmu;
- Radīt ostas esošajiem un potenciālajiem klientiem pievilcīgu ostas infrastruktūru;
- Radīt bāzi uzņēmējdarbības attīstībai Mērsraga ostas teritorijā.

Stratēģijas izstrādes gaitā izmantota teorētiskā literatūra par transporta attīstību un plānošanu, dažādi plānošanas dokumenti, likumi, normatīvie akti, statistiskā informācija, Mērsraga ostas pārvaldes nepublicētie dati, resursi internetā. Izmantotās metodes: intervijas ar uzņēmējiem, darba grupas, dokumentu un teorētiskās literatūras, citu stratēģiju analīze un sintēze.

Mērsraga ostas attīstības stratēģija ir visu Mērsraga ostas attīstībā ieinteresēto pušu (pašvaldības, iestāžu, uzņēmēju, sabiedrisko organizāciju un iedzīvotāju) sadarbības instruments veiksmīgai tūrisma attīstībai novadā.

Satura rādītājs

Kopsavilkums	2
Satura rādītājs.....	3
Tabulu saraksts.....	4
Lietoto saīsinājumu skaidrojums	5
Ievads	6
1. Transporta nozares vispārējs raksturojums	8
1.1. Baltijas jūras reģiona kravu pārvadājumu tirgus	8
1.2. Kravu pārvadājuma tirgus attīstības perspektīvas.....	9
Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības programmu Latvijai ir būtiski saglabāt un nostiprināt esošās pozīcijas beramkravu un lejamkravu sektoros un īpašu uzmanību pievērst jaunu kravu piesaistei no jauniem tirgiem. Situācija nav iepriecinoša, taču nav arī bezcerīga.	10
1.3. Latvijas lielās ostas	10
1.4. Latvijas mazās ostas.....	11
1.5. Mazo ostu attīstības perspektīvas.....	14
1.6. ES transporta politikas uzdevumi un mērķi	15
1.7. Nacionālā transporta politika	16
1.8. Mazo ostu attīstība	19
2. Mērsraga ostas raksturojums.....	20
2.1. Kravu pārvadājumi.....	20
2.2. Zivju pārstrāde	22
2.3. Jahtu apkalpošana	23
2.4. Uzņēmējdarbības veicināšana	23
2.5. Īss ostas tehnisko rādītāju un infrastruktūras raksturojums	23
2.6. Salīdzinājums ar citām Baltijas jūras Austrumu piekrastes ostām	27
2.7. Mērsraga ostas attīstības SVID analīze.....	33
2.8. Ostas attīstības perspektīvas un galvenie attīstību kavējošie faktori	34
3. Mērsraga ostas attīstības stratēģija.....	38
3.1. Mērsraga ostas attīstības vīzija, mērķi un uzdevumi	38
3.2. Darbības programma.....	39
3.3. Rīcības plāns stratēģisko mērķu sasniegšanai.....	45
4. Finanšu plānošana	52
5. Sasniedzamie rezultāti	52

Tabulu saraksts

1.1. Tabula. Mazo ostu parametri	12
1.2. Tabula. Kravu apgrozījums mazajās ostās 2011. – 2019.g., tūkst. t.....	13
2.1. Tabula. Mērsraga ostas kravu apgrozījums 2012. – 2019. g, tūkst. t.....	21
2.2. Tabula. Mērsraga ostas hidrotehnisko konstrukciju raksturojums	24
2.3. Tabula. Ostu salīdzinošā analīze (mazās ostas)	28
2.4. Tabula. Ostu salīdzinošā analīze (lielās ostas).....	28
2.5. Tabula. Jūras pārgājienu attālumi (jūras jūdzes).....	29
2.6. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: jūras pārgājiena attālums.....	29
2.7. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: navigācijas nosacījumi	29
2.8. Tabula. Aprēķina kuģu parametri	30
2.9. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: navigācijas nosacījumi	30
2.10. Tabula. Ostu navigācijas pieejamība. Kopsavilkuma tabula	30
2.11. Tabula. Pārbrauciena attālums un laiks uz nozīmīgākajām iekšzemes tirgus pilsētām.....	30
2.12. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: pieejamība izmantojot autosatiksmi.....	31
2.13. Tabula. Pārbrauciena attālums uz nozīmīgākajām iekšzemes tirgus pilsētām ...	31
2.14. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: pieejamība izmantojot dzelzceļa satiksmi	31
2.15. Tabula. Ostas pieejamība. Kopsavilkuma tabula.....	31
2.16. Tabula. Ostas maksu salīdzinājums. Sauskravas kuģi ar bruto tonnāžu 3 500 GT, EUR.....	32
2.17. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: Ostas maksu izmaksas.....	32
2.18. Tabula. Ostu daudz kritēriju analīze. Kopsavilkuma tabula	33
2.19. Tabula. Mērsraga ostas stiprās un vājās puses.....	33
2.20. Tabula. Mērsraga ostas ārējās iespējas un draudi	34
3.1. Tabula. „Stende 2” stacijas būvniecība.....	41
5.1. Tabula. Darbības virzienu ietvaros sasniedzamie rezultāti (uz 31.12.2025.)	52
5.2. Tabula. Plāna realizācijas rezultātā sasniedzamie attīstības rezultātīvie rādītāji ..	53

Lietoto saīsinājumu skaidrojums

EK – Eiropas Komisija

ELFLA – Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai

EM – Ekonomikas Ministrija

ERAF – Eiropas reģionālās attīstības fonds

ES – Eiropas Savienība

EJZF – Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds

IKP – iekšzemes kopprodukts

LIAA –Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra

NAP – Nacionālais attīstības plāns

NVS – Neatkarīgo valstu savienība

TANP – Transporta attīstības nacionālās programma 2014. - 2020.gadam

TEN – T – Trans Eiropas transporta tīkls

VSID – Valsts Stratēģiskais Ietvardokuments

ZVFI – Zivsaimniecības vadības finansēšanas instruments

Ievads

Mērsraga ostas attīstības programma ir vidēja termiņa vietējā līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un pasākumu kopums Mērsraga novada pašvaldības attīstības stratēģijā izvirzīto ilgtermiņa stratēģisko uzstādījumu īstenošanai. Tās mērķis ir noteikt galvenos ostas attīstības virzienus un rīcības 2021.-2025. gadam, kurus ir jārealizē, sadarbojoties visām ieinteresētajām pusēm (pašvaldībai, valsts un pašvaldības iestādēm, uzņēmējiem, sabiedriskajām organizācijām un iedzīvotājiem), sekmējot līdzsvarotu un ilgtspējīgu Mērsraga ostas, Mērsraga pagasta un Talsu novada attīstību. Veicot dokumenta izstrādi, Mērsraga ostas attīstības programmas ir integrēti ekonomiskie, vides un atsevišķu komercsabiedrību attīstības aspekti. Programmā ir izvirzīti stratēģiskie attīstības mērķi un noteiktas prioritātes šo mērķu sasniegšanai, kā arī noteikti rīcības virzieni un galvenie risināmie uzdevumi. Mērsraga ostas attīstības programma ir pamats tālākai attīstības programmas izstrādei un investīciju politikas realizācijai, veidojot vienotu ietvaru publisko investīciju, tajā skaitā arī ES finansējuma un privātā finansējuma piesaistes plānošanai.

Attīstības programmas izstrāde

Programmas izstrāde ir nepieciešama, lai noteiktu Mērsraga ostas perspektīvos attīstības virzienus un nepieciešamos pasākumus līdzsvarotas un ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai. Mērsraga ostas attīstības programma ir izstrādāta, pamatojoties uz Mērsraga ostas pārvaldes noteiktajām ostas attīstības prioritātēm laika periodam no 2021. līdz 2025. gadam, kā arī aktuālā tirgus analīze, nosakot ostas attīstības prioritātes un realizējamo pasākumu kompleksu un identificējot ostas attīstības nodrošināšanai nepieciešamos prioritāros pasākumus.

Veicot Mērsraga ostas attīstības programmas izstrādi, tika noteikti šādi stratēģijas izstrādes mērķi:

1. nodefinēt ostas attīstības stratēģiskos mērķus un uzdevumus, veicinot ostas ilgtspējīgu un līdzsvarotu attīstību;
2. izveidot vienotu ietvaru publisko investīciju un privātā finansējuma piesaistes plānošanai un realizācijai;
3. veikt sociālo un ekonomisko procesu savstarpējo integrāciju, panākot maksimālu atdevi no ostas darbības.

Saskaņā ar Mērsraga ostas attīstības programmas izstrādes mērķiem ir noteikti šādi dokumenta lietotāji:

1. Mērsraga ostas pārvalde,
2. Valsts un pašvaldības institūcijas,
3. Ostas komersanti, investori un potenciālie sadarbības partneri,
4. Mērsraga pagasta un Talsu novada iedzīvotāji un citi interesenti.

Plāna sasaiste ar politikas un plānošanas dokumentiem

„Mērsraga ostas attīstības programma 2021. – 2025. gadam” ir izstrādāta, ievērojot zemāk minētos politikas plānošanas dokumentus:

- „Latvijas ostu attīstības programma 2014.-2020. gadam”
- „Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027. gadam” (apstiprināts 2020. gada 4. februārī Saeimā);
- “Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam” (apstiprināta 2010. gada 10. jūnijā Saeimā);
- “Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam” (projekts)
- “Reģionālās politikas pamatnostādnes 2021.-2027.gadam” (2019. gada 26. novembra Ministru kabineta rīkojums Nr.587);
- “Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011.-2017.gadam” (2011.gada 20.aprīļa Ministru kabineta rīkojums Nr.169);
- “Kurzemes plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums 2006. – 2026. gadam” (apstiprināts 2008.gada 9.janvāra Kurzemes plānošanas reģiona sēdē);
- LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2019. Latvijas Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.-2030.gadam.
- LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2019. Latvijas pielāgošanās klimata pārmaiņām plāns laika posmam līdz 2030.gadam.
- “Mērsraga novada attīstības programma”.

Plāna izstrādi pamatojošie dokumenti

„Mērsraga ostas attīstības programma 2021. – 2025. gadam” ir izstrādāta, ievērojot zemāk minētos dokumentus:

- “Likums par ostām” (pieņemts 1994. gada 22. jūnijā Saeimā);
- “Teritorijas attīstības plānošanas likums” (pieņemts 2011. gada 13. oktobrī Saeimā);
- Noteikumi par pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem (pieņemts 2014. gada 14. oktobrī Saeimā);

1. Transporta nozares vispārējs raksturojums

1.1. Baltijas jūras reģiona kravu pārvadājumu tirgus

Pēdējos gados Baltijas jūras reģionā bija vērojams pastāvīgs un stabils kravu pārvadājumu apjoma palielinājums. Šādu tendenci pamatoja Krievijas, Kazahstānas, Ukrainas, Baltkrievijas, kā arī citu NVS valstu ekonomiskā attīstība, kas nodrošināja ne tikai šo valstu izejvielu un materiālu eksporta kapacitātes, bet arī nozīmīgu iekšējā patēriņa, pieaugumu, kā rezultātā nozīmīga daļa šo valstu eksporta un importa kravu plūsmu tiek novirzītas caur Baltijas jūras Austrumu krasta ostām. Lai arī ES ekonomiskās izaugsmes tempi bija ievērojami lēnāki, kā strauji augošajās NVS valstu ekonomikas, ES nākotnes ekonomiskā izaugsme tika balstīta uz šo valstu attīstībai nepieciešamo importa vajadzību apmierināšanu, kamēr ES imports no šīm valstīm bija šajās valstīs iegūstamie materiāli un ražotā, galvenokārt masu patēriņa produkcija.¹ Tomēr 2014. gadā notikušās ģeopolitiskās situācijas izmaiņas ir ieviesušas nozīmīgas korekcijas, kas primāri skar ES un Krievijas Federācijas savstarpējās attiecības. Šāds savstarpējo attiecību saspīlējums ietekmē kravu tranzīta, t.sk. šajā tranzītā iesaistīto ostu, attīstību. Šādā situācijā arvien svarīgāku lomu spēlē DA Āzijas valstu, it sevišķi Ķīnas (kas, neskatoties uz globālās ekonomiskās krīzes ietekmi, ir spējusi saglabāt nemainīgi augošu ekonomiskās attīstības tendenci), kā rezultātā palielinās preču eksporta apjomi uz ES valstīm, izmantojot Trans - Sibīrijas dzelzceļa maģistrāli un Baltijas jūras ostas. Tādejādi Baltijas jūras reģions, kura ostu kopējais kravu apgrozījums sastāda apmēram 8% no pasaules jūras transporta apjoma, ieņem svarīgu lomu ne tikai Eiropas, bet arī globālā mērogā.²

Latviju Baltijas jūras reģiona kopējā kontekstā raksturo stratēģisks ģeogrāfisks izvietojums ar neaizsalstošām ostām un attīstītu autoceļu un dzelzceļu infrastruktūru, kas vienlaicīgi nodrošina gan Krievijas un citu NVS valstu, gan ES iekšējā tirgus apkalpošanu. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru un naftas un naftas produktu cauruļvadu operatoru pakalpojumus, kas visi darbojas starptautiskās konkurences apstākļos un galvenokārt konkurē ar pārējo Baltijas valstu, kā arī Somijas un Krievijas transporta nozares uzņēmumu piedāvājumu.

Neraugoties uz to, ka tranzītpakalpojumu daļa nozarē samazinās, tomēr tās īpatsvars ir relatīvi augsts, kas būtiski ietekmē nozares kopējo izlaidi. Galvenās svārstības nozares dinamikā rada ārējā pieprasījuma izmaiņas. Reģiona svarīgākais un ārējo pieprasījumu nosakošais spēlētājs ir Krievijas Federācija, kuru neskatoties uz globālās ekonomiskās krīzes ietekmi, vēl joprojām raksturo augšupejoša, lai arī ievērojami lēnāka kā sākotnēji plānots, ekonomiskā attīstība, kas lielā mērā tiek nodrošināta, veicot šīs valsts derīgo izrakteņu un energoresursu tirdzniecību pasaules tirgū. To pamatā ir Krievijas Federācijas ģeopolitiskās aktivitātes, kā arī transporta politika ar mērķi virzīt tranzīta kravas caur savām ostām, investējot valsts un privātā

¹Transport connections between the EU and Russia. Current status and Outlook for the future.” Ministry of Transport and Communications, Helsinki, 2019

²Baltic Maritime Outlook 2030,

kapitāla līdzekļus jaunu ostas jaudu attīstībā, kā arī, radot papildus šķēršļus Krievijas izcelsmes un tranzīta kravu pārvadājumiem caur trešo valstu ostām.

Secīgi, lai nodrošinātu minētā politiskā uzstādījuma izpildi, Krievijas Federācija ir veikusi un turpina apjomīgu savu ostu attīstības programmu, Somijas jūras līcī un Kaļiņingradas apgabalā izbūvētas un turpina attīstīt virkni jaunu ostu un kravu pārkraušanas terminālu. Līdz ar ko Baltijas valstu kontekstā īpaši aktuālas ir, ar beramkravu un lejamkravu eksportu salīdzinoši nelielās, Krievijas izcelsmes augstvērtīgo preču un materiālu kravu plūsmas, kā arī Krievijas tautsaimniecības attīstībai un sabiedrībai nepieciešamo preču importa un citu NVS valstu importa un eksporta tranzīta kravu plūsmas. Atšķirībā no Krievijas izcelsmes energoresursu un derīgo izrakteņu eksporta, šo kravu plūsmu apkalpošanai izmantojamo transporta koridoru izvēli arī nākotnē noteiks ekonomiskie apsvērumi.

Galvenās svārstības nozares dinamikā rada Ārējā pieprasījuma izmaiņas. To pamatā ir globālās ekonomiskās krīzes un COVID-19 pandēmijas izraisītais kravu transporta apjomu samazinājums. Latvijas ostās kravu kritums ir ~ 28% 2020. gadā. Sakarā ar COVID-19 kravu kritums Latvijas ostās turpināsies arī nākamajos divus gadus, bet ne tik strauji kā šogad. Būtisks svārstību cēlonis ir arī Krievijas Federācijas transporta politika ar mērķi virzīt Krievijas izcelsmes kravas caur savām ostām, investējot valsts un privātā kapitāla līdzekļus jaunu ostas jaudu attīstībā, kā arī radot papildus šķēršļus Krievijas izcelsmes un tranzīta kravu pārvadājumiem caur trešo valstu ostām. Tomēr neskatoties uz augstākminētajām aktivitātēm, Krievijas izcelsmes un citu NVS valstu tranzīta kravu apjomi ievērojami pārsniedz Krievijas ostu kapacitāti, turklāt jāņem vērā šis valsts transporta infrastruktūras „šaurās vietas”, kā rezultātā neliela daļa kravu tiek pārkrauta caur Baltijas valstu ostām.

1.2. Kravu pārvadājuma tirgus attīstības perspektīvas

Līdz ar vispasaules ekonomikas attīstības un vispārējās globalizēšanās tendencēm arī transporta nozarē ir novērojams ar vien pieaugošs pieprasījums pēc kravu transporta pakalpojumiem. Starptautisko kravu pārvadājumu apjomi, struktūra un virzieni ir tieši atkarīgi no globālā mērogā notiekošajiem ekonomiskajiem procesiem, t.i., atsevišķu valstu un reģionu ekonomiskās attīstības, kā arī kravu transportam izmantojamās infrastruktūras nodrošinājuma.

Kravu pārvadājumu tirgus attīstību Baltijas jūras reģiona kontekstā pamato virkne prognožu, kas visas vidējā un ilgtermiņā paredz kravu transporta plūsmas pieaugumu caur Baltijas jūras Austrumu krasta ostām. Saskaņā ar nozares pētījumiem caur Baltijas jūras Austrumu krasta ostām transportējamo kravu apjoma pieaugums balstīsies galvenokārt uz strauji augošo Eirāzijas ekonomiku rēķina, realizējot šo valstu importu un eksportu no/ uz ES valstu tirgiem.

Lai arī ES ekonomiskās izaugsmes tempi ir ievērojami lēnāki, nekā augošajās NVS un Āzijas valstu ekonomikās, ES nākotnes ekonomiskā izaugsme cieši saistīta ar importa vajadzību apmierināšanu. ES imports no NVS valstīm pamatā būs izejvielas un energomateriāli, bet no Āzijas valstīm masu patēriņa produkcija.

TEN-T politikas ietvaros starptautiskā pētījumu kompānija NEA pētījumā „Ports and their connections within the TEN-T” ir izteikusi prognozi, ka 2030.gadā Baltijas reģiona ostās (ietilpst Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Polijas ostas) kravu apgrozījums būs 287 milj. t., bet Krievijas sešās ostās kas atrodas Baltijas jūras baseinā iepriekšējā gadā tika pārkrauts 256,4 milj. tonnu. Līdzīgas prognozes ir veiktas arī Ziemeļu dimensijas ietvaros, iesaistot Baltkrievijas un Krievijas viedokļus. Tādejādi Baltijas jūras reģions, kura ostu kopējais kravu apgrozījums sastāda apmēram 8% no pasaules jūras transporta apjoma, ieņem ar vien svarīgāku lomu ne tikai Eiropas, bet arī globālā mērogā. Līdz 2030.gadam ir jānodrošina Latvijas transporta infrastruktūras integrācija TEN-T tīklā, nodrošinot valsts galveno autoceļu pārbūvi un *Rail Baltica* projekta realizēšanu, kas Latvijas ostām dos papildu iespējas ostu attīstībā.

Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības programmu Latvijai ir būtiski saglabāt un nostiprināt esošās pozīcijas beramkravu un lejamkravu sektoros un īpašu uzmanību pievērst jaunu kravu piesaistei no jauniem tirgiem. Situācija nav iepriecinoša, taču nav arī bezcerīga.

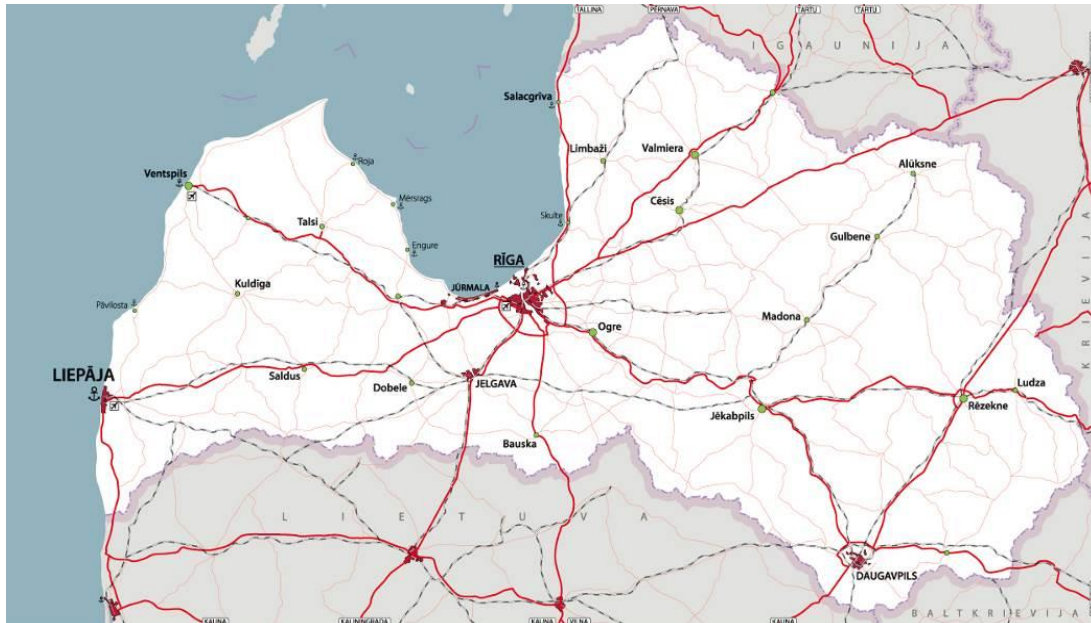
Pašlaik notiek aktīvs darbs ar Ķīnu, lai Eirāzijas tranzīta koridors sāktu darboties un lai Latvija kļūtu par vārtiem Ķīnas kravu importam Eiropas Savienībā, kā arī norisinās aktīvs darbs ar Krieviju, lai nodrošinātu stabilu, drošu un uzticamu konteinerkravu prioritāti Krievijai, nodrošinot regulārus konteineru vilcienus no Latvijas ostām uz Maskavu. Turpmāk Latvija plāno orientēties ne tikai uz kravu plūsmām virzienā no austrumiem uz rietumiem, bet arī pretējā virzienā – no rietumiem uz austrumiem, liekot uzsvāru uz konteineru un RO-RO kravu termināliem, lai veidotu balansu starp kravām, kuras ar laiku varētu samazināties.

1.3. Latvijas lielās ostas

Uz Latvijas transporta politikas teritoriālo perspektīvu var raudzīties no divām pusēm – Latvija kā ES dalībvalsts un reģionālā attīstība Latvijā. Latvijā darbojas trīs lielās ostas - Ventspils, Rīga un Liepāja, kuras ir Trans – Eiropas Transporta Tīkla (TEN – T) sastāvdaļas. Rīga, un īpaši Ventspils osta, ir izteiktas uz eksportu orientētas ostas, kurās nosūtīto kravu apjoms (galvenokārt tranzītkravas no Krievijas, Baltkrievijas un citām NVS valstīm) daudzkārt pārsniedz saņemto kravu apjomu. Kamēr Liepājas ostu, strādājot pārsvarā ar ES satiksmes tuvsatiksmes kuģiem, raksturo salīdzinoši liels Latvijas izcelsmes importa un eksporta kravu īpatsvars (40%).³

1. Attēls. Latvijas ostas

³Liepājas ostas kravu pārkraušanas statistika, Liepājas SEZ pārvalde



Kopš 2014. gada kopējais kravu apgrozījums Latvijas lielajās ostās krīt vidēji par 5 % gadā, praktiski visās kravu grupās ir vērojamas negatīvas tendences, kas ir saistītas ar konkurences palielināšanos Baltijas jūras reģiona ostu starpā. Īpaši samazinās augstākas vērtības kravu apjoms, kas liecina par Krievijas Federācijas realizēto savu ostu protekcionalisma politiku, novirzot Krievijas izcelsmes kravas caur savas valsts ostām. Tādejādi, salīdzinot kravu apgrozību Baltijas jūras austrumu krasta ostās, jāsecina, ka, zaudējot Krievijas naftas un naftas produktu plūsmas, Ventspils pēdējo gadu laikā ir zaudējusi savu vadošo lomu un ir aiz Primorskas, St. Pēterburgas, Ust-Lugas, Rīgas, Klaipēdas un Gdaņskas ostām. Rīgas ostā kravu apgrozījums arī krītas sākot ar 2015.gadu, uz 2019. gadu kravu apgrozījums samazinājās par aptuveni 30%.

Savukārt Liepājas osta, sasniedzot rekordaugstu kravu apgrozījuma pieauguma tempu – 53%, 2012. gadā ierindojas desmitajā vietā. Savukārt 2013.gadā, iestājoties melnā metāla produkcijas ražošanai uzņēmumā AS „Liepājas Metalurģs” krīzei, ostas kravu apgrozījums būtiski samazinājās līdz 2011.gada rādītājiem, un tomēr 2018. gada un 2019. gada kravu apgrozījums sastāda ap 7 milj. t, kas liecina par stabilitāti un sekmīgu biznesa vides attīstību Liepājas SEZ.

Lai Latviju veiksmīgāk iesaistītu starptautiskajā tirdzniecībā un tranzīta aprītē, veicinātu investīciju piesaisti un pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību transporta nozarē, Latvijas lielajām ostām ir noteikts īpašā režīma statuss ar nodokļu atvieglojumiem. Ventspils un Rīgas ostām ir noteikts brīvostas statuss, bet Liepājas osta ir daļa no Liepājas speciālās ekonomiskās zonas.

1.4. Latvijas mazās ostas

Latvijā bez trīs lielajām ostām – Ventspils, Rīgas un Liepājas, darbojas septiņas mazās ostas – Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Roja, Engure, Pāvilosta un Lielupe. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas daļa no mazām ostām papildus zvejniecībai sāka iesaistīties starptautiskā kravu eksportā un importā un starptautiskā jahtu tūrisma aprītē.

Lai gan pārkrauto kravu apjoms mazajās ostās ir diezgan neliels - tikai 2% no Latvijas ostās pārkrautā apjoma, mazās ostas ir nozīmīgi piekrastes reģionu ekonomiskās attīstības elementi. Mazās ostas ir attīstības bāze biznesa videi piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports. Investīcijas mazo ostu infrastruktūras uzlabošanā pozitīvi ietekmēs kuģošanas drošību, mazinās vides piesārņojuma risku un veicinās mazo ostu apkārtējās vides sakārtotību.

Laika posmā no 1995. līdz 2019. gadam četrās mazajās ostās - Salacgrīvā, Skultē, Mērsragā un Rojā tikai veikta šo ostu modernizācija, radot bāzi šo ostu tālākai attīstībai. Kā rezultātā Skultes, Salacgrīvas, Mērsraga un Rojas ostas ir iesaistītas starptautisko kravu pārvadājumos, un ostas apmeklē transporta kuģi ar kravnesību līdz 7000 tonnām, kuru apkalpošana izvirza jaunas prasības pret ostu kopējām hidrotehniskām būvēm.

1.1. Tabula. Mazo ostu parametri

Rādītājs	Mērsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva
Platība (kopējā) ha	78.4	50.6	72.8	74.3
Platība (zeme), ha	39.7	28.4	62.8	39.3
Piestātņu garums, m	870	800	450	650
Maks. Iegrime, m	6.5	5.4	7.0	5.5
Kravu apgrozījums (2019. gadā), tūkst. t.	468.2	47.1	1005.6	301.8

Lai gan katru Latvijas mazo ostu raksturo specifisks šajā ostā sniegto pakalpojumu klāsts, mazās ostas kopumā raksturo šādi darbības virzieni:

1. Starptautiskais kravu transports,
2. Zivsaimniecības nozares apkalpošana, kas ietver ar zivju pārstrādi saistītās operācijas un zvejas kuģu bāzēšanos,
3. Jahtu tūrisms,
4. Ar ostas darbību saistītās komercdarbības attīstība.

Tādejādi, izvērtējot Latvijas mazajās ostās sniegtos pakalpojumus, tās ir nosacīti iedalāmas divās grupās:

1. Ostas, kuras ir iesaistītas starptautiskajā kravu transportā, t.i., kurās tiek veiktas kravu pārkraušanas operācijas,
2. Ostas, kurās kravu pārkraušanas operācijas netiek veiktas vai tiek veiktas ļoti ierobežotā apmērā.

Pie pirmās grupas pieder augstākminētās četras ostas - Salacgrīva, Skulte, Mērsrags un Roja, kuru primārais darbības veids ir kravu pārkraušanas operācijas. Pie otras grupas pieder pārējās mazās ostas – Pāvilosta, Lielupe un Engure, kuras galvenokārt attīstās kā jahtu ostas un lokāli tūrisma centri.

Daļa mazo ostu hidrotehnisko būves ir rekonstruētas, bet daļai mazo ostu hidrotehniskām būvēm nepieciešama rekonstrukcija, jo tās būvētas pēckara periodā zvejnieku vajadzībām. Turpmāka hidrotehnisko būvju sakārtošana uzlabos kuģošanas drošību, kā arī atbalstīs zivsaimniecības nozari un jahtu tūrisma attīstību.

1.4.1. Starptautiskais kravu transports

Pateicoties ostu modernizācijas darbiem un mērķtiecīgi realizētai ostu attīstībai, kopējais kravu apgrozījums mazajās ostās ir palielinājies un 2019. gadā sasniedza rekordaugsto 1.822 milj. tonnu atzīmi.

1.2. Tabula. Kravju apgrozījums mazajās ostās 2011. – 2019.g., tūkst. t.

Osta	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Skulte	689	590	683	742	585.2	751.7	819.1	998.5	1005.6
Mērsrags	435	443	392	484	402.9	462.0	436,3	456,8	468.2
Salacgrīva	272	285	294	332	352.6	293.4	266.8	351.0	301.8
Roja	60	43	40	31	31.6	48.7	52.1	70.2	47
Pāvilosta	2	2	0	0	2.3	0.4	3,5	3.0	3.3
Lielupe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Engure	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kopā	1458	1363	1409	1590	1374.6	1556.2	1578.3	1879,5	1826.6

Tādējādi, lai gan mazo ostu kravu pārvadājumi attiecībā pret kopējo Latvijas ostās pārkrauto kravu apjomu veido tikai aptuveni 2 %, mazo ostu pakalpojumi šajā jomā ir ļoti nozīmīgs aspekts piekrastes reģionu ekonomiskai attīstībai.

Visas starptautiskajā kravu transportā iesaistītās mazās ostas raksturo izteikts kravu eksports, pārkraujot vietējās izcelsmes kravas – kokmateriālus, kūdras, akmens šķembas, keramzītu, granti, labības graudus, skaidu granulas, smilti, zivis. Lai gan mazajās ostās pārkrauto kokmateriālu apjomam ir tendence samazināties, nozīmīgākā mazajās ostās pārkrauto kravu grupa ir kokmateriāli, ko nosaka mazo ostu atrašanās tiešā kokmateriālu ieguves vietu tuvumā.

Salacgrīvas un Rojas ostas spēj apkalpot ledus klases kuģus (klase: *IA Swedish*) ar kravnesību līdz 5000 tonnu, garumu līdz 120 metriem un iegrimi līdz 5,5 metriem. Savukārt Mērsraga osta un Skultes osta spēj apkalpot ledus klases kuģus (klase: *IA Swedish*) ar kravnesību līdz 7000 tonnu, garumu līdz 130 metriem un iegrimi līdz 6,5 metriem. Līdz ar to, ņemot vērā ostu tehniskās iespējas un novietojumu, ostu starpā ir vērojama konkurence. Kurzemes piekrastē par kravu piesaisti savā starpā konkurē netālu viena no otras atrodošās Mērsraga un Rojas ostas. Savukārt Salacgrīva un Skulte veido konkurenci par komerckravu pārvadājumiem Vidzemes piekrastē. Tomēr galvenie mazo ostu konkurenti kravu piesaistē ir Latvijas lielās ostas. Kurzemes reģionā tās ir Ventspils un Liepāja, kā arī Rīga, savukārt Vidzemes reģiona mazajām ostām Salacgrīvai un Skultei nākas konkurēt tikai ar Rīgu.

1.4.2. Zivsaimniecības nozares apkalpošana

Visas Latvijas ostas mazās ostas vēsturiski ir bijušas un arī šobrīd ir zvejas kuģu bāzes vietas. Mazo ostu teritorijās un to tuvumā atrodošies zivju pārstrādes uzņēmumi nodrošina lielāko Latvijas zivju produktu eksporta daļu. Zvejniecībā, zivju apstrādē, kuģu remontā un citos ar nozari saistītajos nodarbes veidos ir iesaistīti vairāk kā 20% piekrastes iedzīvotāju.

Lai gan notiek plānveidīga zivsaimniecības nozares samazināšana, arī šobrīd zivsaimniecības nozares pakalpošana ir nozīmīgs mazo ostu darbības virziens.

Mazo ostu pakalpojumi šajā kontekstā ietver divus pakalpojumu veidus:

1. Pakalpojumus, kas saistīti ar zvejas kuģu apkalpošanu, remontu un bāzēšanu, t.sk. zvejas kravu apstrādi,
2. Ostas zemes un infrastruktūras nomu zvejas pārstrādes uzņēmumu vajadzībām.

1.4.3. Jahtu tūrisms

Pieaugot Latvijas atpazīstamībai Eiropā un vietējo iedzīvotāju dzīves līmenim, nozīmīgāku daļu mazo ostu aktivitātēs ieņem jahtu tūrisms. Par to liecina jahtu apmeklējumu skaits Latvijas mazajās ostās, kurš pieaug ģeometriskā progresijā. Jūras tūrisms pakāpeniski varētu ieņemt līdzvērtīgu vietu mazo ostu aktivitātēs, blakus kravu eksportam un zvejniecībai.

Mazo ostu pakalpojumi jūras jahtu tūrisma jomā ietver ostas pakalpojumus jahtu apkalpošanai, remontam, jahtu uzglabāšanai ziemas periodā, kā arī ostas zemes un infrastruktūras nomu pakalpojumu attīstībai jahtu tūristu vajadzībām, t.i., naktsmītnes, ēdināšana, interneta un tūrisma informācijas nodrošināšana u.c.

Latvijā šobrīd darbojas 10 ostas, kuras uzņem arī jahtas, tomēr no šīm ostām tikai neliela daļa spēj nodrošināt pamata infrastruktūru jahtu apkalpošanai (WC, dušas, degvielas uzpildes stacija). Neattīstītā infrastruktūra bez vietējā tirgus attīstības neveicina arī jahtu tūrisma attīstību, ko var uzskatīt par neizmantoto potenciālu. Turklāt šobrīd Latvijā nav noteikts vienots standarts jahtu ostas infrastruktūras izveidei. Tādējādi ostu apsaimniekotāji nodrošina servisu, kas neatbilst vispārējiem kvalitātes standartiem.

1.4.4. Komercedarbības attīstības veicināšana

Mazo ostu pakalpojumi komercedarbības veicināšanai ietver ostas zemes teritorijas, infrastruktūras un piestātņu nomu uzņēmējdarbības attīstīšanai visās ar ostu darbību saistītajās jomās, t.i., jūras transportā un ar to saistītajā loģistikā, jahtu tūrismā, ražošanā, zivsaimniecībā u.c. jomās (piemēram, alternatīvās enerģijas ražošana). Turklāt galvenie faktori, kas nosaka komercedarbības attīstības iespējas, ir tie paši, kas ietekmē atsevišķo ostas darbības virzienu attīstību un ietver ģeogrāfiskos, tehniskos, kā arī ekonomiskos un politiskos faktoros.

1.5. Mazo ostu attīstības perspektīvas

Viens no galvenajiem kravu veidiem, kas veido lielāko daļu mazo ostu kravu apgrozījumā, ir koksnes un tās izstrādājumu kravas, tāpēc kravu pārvadājumu jomā mazo ostu pakalpojumu pieprasījumam ir saikne ar mežizstrādes apjomu reģionā un lauksaimniecības nozari.

Saskaņā ar Latvijas ikgadējo ciršanas tāmi nākamajiem 20 gadiem, mežu ikgadējais ciršanas apjoms sastāda 125,0 milj. m³ gadā. Tomēr kopš 2005. gada ir vērojama kokmateriālu kravu daļas samazināšanās kopējā mazo ostu kravu apgrozījumā, ko var skaidrot ar kokmateriālu tirgus konjunktūras izmaiņām, kā arī citu kravu grupu pārkrauto kravu apjoma palielināšanos. Līdz ar to, palielinoties kopējam mazajās ostās pārkrauto kravu apjomam, iezīmējas pozitīva tendence, kas norāda uz

vispārēju mazajās ostās pārkraujamo kravu apjoma struktūras diversifikāciju par labu citām vietējās izcelsmes kravām.

Latvijas mazo ostu neapšaubāma priekšrocība ir atrašanās kravu izcelsmes vietu tiešā tuvumā. Īpaši svarīgi tas ir neliela apjoma ar autotransportu pārvadājamu kravu gadījumā, kad šādu kravu nogādi uz lielajām ostām ievērojami apgrūtina šo ostu auto pievadceļu, kas vienlaicīgi kalpo arī kā pilsētu publiskā transporta tīkla sastāvdaļa, infrastruktūras noslodze.

Mazo ostu kvalitatīva izaugsme ir saistāma ar pievienotās vērtības ražošanas un pakalpojumu attīstību, ostām kalpojot par reģiona attīstības centriem. Tādejādi, ir iespējama pievienotās vērtības radīšana jau esošajām kravu plūsmām – kokmateriāli, kūdra, u.c., kā arī jaunu kravu veidu apgūšana ar secīgu pievienotās vērtības ražošanas vai pakalpojumu attīstību.

Savukārt ostu kravu apgrozījumu kvantitatīva izaugsme ir iespējama, apgūstot kravas, kas nav vietējās izcelsmes, vai arī piesaistot tranzīta kravu plūsmas.

1.6. ES transporta politikas uzdevumi un mērķi

Lai sasniegtu augstu dzīves kvalitāti Latvijā, nepieciešams izmantot visas ES dotās iespējas. Ņemot vērā nacionālā līmenī definētās galvenās darbības jomas, viena no Latvijas politikas prioritātēm dalībai Eiropas Savienībā ir infrastruktūras uzlabošana, kas paredz Latvijas transporta infrastruktūras integrāciju Eiropas vienotajā transporta sistēmā.

Mūsu sabiedrībai kļūstot arvien mobilākai, ES transporta politika pievēršas specifiskiem jautājumiem, kas skar visas dalībvalstis, tādiem kā sastrēgumi (uz autoceļiem un aviosatiksmē), atkarība no naftas resursiem un siltumnīcefekta gāzu emisijas. ES īsteno stratēģiju (un nodrošina finansējumu), lai visā ES panāktu transporta infrastruktūru atbilstību noteiktiem standartiem, kā arī mēģina palīdzēt Eiropas transporta nozarei būt konkurētspējīgai pasaules tirgū, kurš strauji attīstās.⁴

Viens no ES transporta nozares pamatelementiem ir jūras transports, kas nodrošina 75 % starptautiskās tirdzniecības starp Eiropu un citām valstīm un 40 % preču pārvadājumu Eiropā, un Eiropas ūdensceļus katru gadu izmanto 400 miljoni pasažieru. Jūras transporta tirgus atvēršana ļāvusi jūras transporta sabiedrībām brīvi īstenot uzņēmējdarbību un braucienus citās valstīs.⁵

Ostas ir ļoti svarīgas jūrniecības un citām nozarēm, un tām turpmākajos gados ir liels izaugsmes potenciāls. Ostas ir kā vārti uz visu ES transporta tīklu, tāpēc tās ir ekonomiskās izaugsmes un labklājības avots valstīm, reģioniem un pilsētām. Eiropa ir ļoti atkarīga no savām jūras ostām, kurās nonāk 74 % preču, kas tiek pārdotas pārējām pasaules valstīm. Tās ir arī būtiskas integrētas un ilgtspējīgas transporta sistēmas

⁴http://europa.eu/pol/trans/index_lv.htm

⁵http://europa.eu/pol/trans/index_lv.htm

izstrādei, kur tuvsatiksmes pārvadājumi varētu būt alternatīva pārpildītiem sauszemes transporta koridoriem.⁶

Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu”, ar ko Eiropas Komisija (turpmāk – EK) nāca klajā 2011. gada 28. martā, ir nozīmīgs īstenojamu iniciatīvu kopums, kas saistīts ar Komisijas Paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai, kā arī ar stratēģijas „Eiropa 2020” pamat iniciatīvu „Resursu ziņā efektīva Eiropa”⁷. Latvija ir viena no tām ES dalībvalstīm, kura ir sasniegusi labu progresu ES Padomes rekomendāciju un “Eiropa 2020” stratēģijas mērķu izpildē. Arī Eiropas Komisija pozitīvi novērtējusi Latvijas sasniegto savā 2020. gada Ziņojumā par Latviju. Šobrīd galvenā valdības prioritāte ir Covid-19 krīzes pārvarēšana. Saskaņā ar to transporta nozare ir būtiska ES konkurences, kohēzijas, kā arī izaugsmes un darbavieta nodrošināšanas politikas sastāvdaļa. Raugoties no ES viedokļa, efektīva transporta sistēma ir atslēga Eiropas uzņēmumu konkurētspējai pasaules ekonomikā. Eiropas transporta politikas galvenais mērķis ir izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus. Atsevišķi tiek uzsvērts, ka modernā transporta sistēma neaprobežojas tikai ar ES robežām, bet ir globāla. Tādēļ nedrīkst rasties situācija, kad ES, t.sk. Latvijas, dalībvalstu transporta pārvadātāju un transporta koridoru izmaksas ir lielākas nekā konkurējošo ne ES valstu pārvadātāju un transporta koridoru izmaksas. Savukārt kā viens no Baltajā grāmatā izpildāmajiem uzdevumiem ir noteikts, uzlabot infrastruktūru valstīs, kuras ES pievienojušās, sākot no 2004. gada.

Eiropas transporta tīklu attīstība atrodas dalītā dalībvalstu un ES kompetencē. Latvijas galvenais uzdevums šajā jomā ir nodrošināt starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu un attīstību. Latvija sekmēs šī uzdevuma sasniegšanu, sakārtojot visus valsts galvenos autoceļus, modernizējot dzelzceļa infrastruktūru, ostas, lidostas, tādējādi nodrošinot pilnvērtīgu integrāciju Eiropas vienotajā transporta sistēmā un tās savienojumos ar Austrumu kaimiņvalstīm. Lai sasniegtu minētos mērķus, Latvijai veiksmīgāk jāizmanto visus ES instrumentus, piesaistot Kohēzijas fonda, ERAF, TEN-T finanšu programmas līdzekļus.⁸

1.7. Nacionālā transporta politika

Transporta politikas mērķis ir integrēta transporta sistēma, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni.

⁶ EK: „Ieskats Eiropas Savienības politikā. Transports”

http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/lv/transport_lv.pdf

⁷Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions. A resource-efficient Europe – Flagship initiative under the Europe 2020 Strategy. COM(2011) 21. http://ec.europa.eu/resource-efficient-europe/pdf/resource_efficient_europe_en.pdf

⁸Latvijas dalība Eiropas Savienībā – pamatprincipi, mērķis, prioritātes un darbība. Ārlietu ministrijas informatīvs ziņojums, <http://www.am.gov.lv/lv/eu/diskusija-par-ES/zinojums/#ftn1>

Mērķis noteikts saskaņā ar vienu no *Eiropas zaļā kursa*⁹ elementiem – **paātrināt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.**

Eiropas Zaļā kursa mērķis ir līdz 2050. gadam kļūt par pasaulē pirmo klimatneitrālo kontinentu. Tas ir gan mūslaiku lielākais izaicinājums, gan arī izaugsme. Izvērtējot ES ilgtermiņa mērķa sasniegšanu ir jāvirzās uz mobilitātes punktu attīstību.

Ostas ir viens no valsts transporta sistēmas elementiem, kuras attīstību nosaka valsts politikas mērķi un prioritātes. Efektīvas, elastīgas un drošas transporta infrastruktūras nodrošināšana uzskatāma par obligātu priekšnosacījumu ekonomikas attīstībai, jo tā veicina produktivitāti un nodrošina personu un preču brīvu kustību. Turklāt starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras pilnveidošana, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu projektiem, ir nozīmīga nacionālo tirgu integrācijai, īpaši paplašinātās ES kontekstā.

Efektīvas, elastīgas un drošas transporta infrastruktūras nodrošināšana uzskatāma par obligātu priekšnosacījumu ekonomikas attīstībai, jo tā veicina produktivitāti un nodrošina personu un preču brīvu kustību. Turklāt starptautiskas nozīmes transporta infrastruktūras pilnveidošana, īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu projektiem, ir nozīmīga nacionālo tirgu integrācijai, īpaši paplašinātās ES kontekstā. Eiropas Sociālā fonda finansētajā pētījumā „Latvijas konkurētspējas novērtējums 2011”, ko veica Rīgas Ekonomikas augstskola¹⁰, identificēti un analizēti vairāk nekā 100 Latvijas konkurētspējas indikatori – sākot ar rezultātiem labklājības jomā un beidzot ar starpposma rādītājiem un konkurētspējas pamatiem. Kopaina raksturo sabiedrību, kas pastāvīgi nespēj sasniegt savu potenciālu. Pašreizējais labklājības līmenis, kā to rāda indikatoru lielākā daļa, ir viens no sliktākajiem ES, un konkurētspējas pamatrādītāji liecina par trūkumiem, kas saglabājušies daudzu gadu laikā.

Kā relatīvi stipras jomas ir atzīmētas:

- eksports: spēcīgs pēdējā laika eksporta sniegums, eksporta diversifikācija;
- Latvijas transporta un loģistikas infrastruktūra.

Transporta jautājumi guvuši atspoguļojumu visos nacionāla līmeņa politikas plānošanas dokumentos, no kuriem kā būtiskākie jāmin Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam, Latvijas nacionālā reformu programma „ES 2020” stratēģijas īstenošanai, Nacionālais attīstības plāns 2021.– 2027. gadam.

Latvijas transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020.gadam nosaka ilgtspējīgas transporta sistēmas vīzija ir transporta un loģistikas pakalpojumi, kas rada priekšnosacījumus citu nozaru attīstībai, nodrošina darbavietas un ievērojamu pienesumu pakalpojumu eksporta apjoma pieaugumā.¹¹

⁹European Commission, 2019. *Communication From the Commission to The European Parliament, The European Council, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions: The European Green Deal. COM(2019) 640 final.*

https://ec.europa.eu/info/files/communication-european-green-deal_en

¹⁰ “Eiropas Komisija, 2019. Komisijas dienesta darba dokuments: ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz “nulle vīziju”. SWD(2019) 283 final.

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/LV/1-2013-216-LV-F1-1.Pdf>

¹¹ “Transporta attīstības pamatnostādnes 2014. – 2020.gadam” apstiprinātas ar 2013.gada 27.decembra Ministru kabineta rīkojumu Nr. 683

Ilgtspēja un laba pārvaldība ir divi svarīgākie transporta politikas pamatprincipi. Ievērojot Latvijas Nacionālā attīstības plāna 2021 – 2027 noteikto vadmotīvu ir vērsts uz sabiedrības paradumu maiņu, tiecoties uz augstāku dzīves kvalitāti, zinošāku sabiedrību, gudrāku uzņēmējdarbību un lielāku atbildību par vides kvalitāti Latvijā, īpaši jāuzsver arī konkurētspēja, bez kuras nav iedomājama transporta politikas ilgtspēja, jo tā liek attīstīties un piedāvāt kvalitatīvākus, lētākus un efektīvākus risinājumus, maksimāli izmantojot inovācijas un informācijas tehnoloģiju iespējas. Ilgtspējas pamatprincipa ievērošana transporta nozarē nozīmē paaugstināt konkurētspēju un nodrošināt augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk un videi draudzīgi izmantojot resursus. Ilgtspēju raksturo:

- konkurētspēja, kas liek attīstīties un piedāvāt kvalitatīvākus, lētākus un efektīvākus risinājumus, maksimāli izmantojot inovācijas un informācijas tehnoloģijas.
- drošība, kas ir viens no būtiskākajiem faktoriem, izvēloties dažādus transporta risinājumus,
- sociālā atbildība, kas nozīmē visu sabiedrības daļu vajadzību ievērošanu, neatkarīgi no to dzīvesvietas, materiālā un sociālā stāvokļa,
- vides un ekonomisko faktoru sabalansētība, kas iespēju robežās paredz tādu transporta risinājumu un transporta līdzekļu izvēli, kas samazina oglekļa dioksīda izmešu daudzumu, uzlabo gaisa kvalitāti un mazina trokšņa ietekmi uz iedzīvotājiem¹².

Kopš 2008. gada papildus Transporta attīstības pamatnostādņēm Latvijas ostu darbību un attīstību regulē „Latvijas ostu attīstības programma”, kas ir vidēja termiņa plānošanas dokuments, kurā noteikti ostu attīstības ilgtermiņa mērķi. Latvijas ostu attīstības programmas galvenais mērķis ir panākt augsti attīstītu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu Latvijas ostu izveidi, kuras spētu iekļauties vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, dinamiski palielinot apstrādājamo kravu apjomus un nodrošinot augstas kvalitātes pasažieru apkalpošanu.

Savukārt viens no reģionālās politikas vidēja termiņa mērķiem ir sekmēt teritorijās uzņēmējdarbības attīstību un darbavietu radīšanu, veicināt darbavietu un pakalpojumu sasniedzamību, kā arī uzlabot pakalpojumu kvalitāti un pieejamību. Transporta/ostu jomā specifiskajās reģionālās politikas mērķa teritorijās paredzēti šādi atbalsta virzieni:

- transporta infrastruktūras sakārtošana un attīstība starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros, t.sk. nodrošinot pakalpojumu un darba vietu sasniedzamību arī lauku iedzīvotājiem (t.i. autoceļi, kas savieno starptautiskas, nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros);
- Baltijas jūras piekrastē nodrošināt valsts transporta infrastruktūras, kas sekmē Baltijas jūras piekrastes sasniedzamību, uzlabošanu; ostu attīstību un to funkcionalitātes nodrošināšanu; transporta un tūrisma infrastruktūras attīstīšanu sasniedzamības un pieejamības uzlabošanai kompleksi attīstāmās piekrastes vietās (t.sk. veselības tūrisma un kūrortu resursu izmantošanas attīstībai).

¹² “Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2021.-2027.gadam.
<http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40484151&mode=mk&date=2020-02-25>

2014. – 2020. gada plānošanas periodā investīcijas specifisko mērķa teritoriju atbalsta virzienu ietvaros tiks balstītas uz vietējā un reģionālajā līmenī identificētajām attīstības iespējām un prioritātēm, kas pamatotas teritoriju attīstības plānošanas dokumentos (primāri vidējā termiņa dokumentos – attīstības programmās).¹³

1.8. Mazo ostu attīstība

Latvijā ir septiņas mazās ostas – Salacgrīva, Skulte, Lielupe, Engure, Mērsrags, Roja un Pāvilosta.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas mazās ostas papildus zvejniecībai sāka iesaistīties starptautiskos kravu pārvadājumos, kā arī jahtu tūrisma aprītē. Tādēļ mazo ostu attīstība ir atkarīga no valsts politikas prioritātēm ne tikai transporta nozarē, bet arī zivsaimniecības sektorā, kā arī tādās jomās kā tūrisms, vide un uzņēmējdarbība.

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

Latvijas Ostu attīstības programmā 2014. - 2020.gadam, kura apstiprināta Satiksmes ministrijā un Latvijas Ostu padomē, noteikts, ka ostu attīstības ilgtermiņa mērķis ir nostiprināt līdera pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū, saglabājot esošos kravu apjomus, kā arī piesaistot jaunas kravu plūsmas, kravu veidus un klientus.

Savukārt, lai mazās ostas sasniegtu attīstības programmas mērķi, ir noteikts šāds darbības virziens: nodrošināt investīcijas mazo ostu infrastruktūras attīstībā, tādējādi veicinot pārkrauto kravu (tajā skaitā zivju) apgrozījuma pieaugumu caur ostām un apkārtējo reģionu ekonomisko attīstību (sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, tūrisms, zvejniecība).

Ostu attīstības programmā ir noteikti šādi mazajām ostām saistoši rezultāti:

- ostu pārvaldes savas kompetences robežās ir nodrošinājušas nepieciešamo infrastruktūru un apstākļus, lai palielinātos regulāro kuģošanas līniju (pasažieru un ro-ro pārvadājumu, t.sk. kruīza kuģu) ienācienu skaits ostās, un apkalpoto pasažieru skaits gan ro-ro līnijās, gan kruīza kuģu satiksmē;
- attīstīta piekrastes teritorija, tajā skaitā arī tūrismam (jahtu apkope, uzglabāšana), veicot ostu publiskās infrastruktūras sakārtošanu.

Savukārt Kurzemes plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums 2006.–2026. gadam kā vienu no mērķiem nosaka reģiona ostu attīstību iekšzemes attīstības resursu mobilizācijai.¹⁴

¹³ “Kurzemes plānošanas reģiona telpiskais (teritorijas) plānojums 2006. – 2026. gadam” (apstiprināts 2008.gada 9.janvāra Kurzemes plānošanas reģiona sēdē);

¹⁴ “¹⁴Eiropas Komisija, 2019. Komisijas dienesta darba dokuments: ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Turpmākie pasākumi ceļā uz “nulles vīziju”. SWD(2019) 283 final. <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2013/LV/1-2013-216-LV-F1-1.Pdf>; Eiropas Komisija. 2030 climate & energy framework. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_lv

2. Mērsraga ostas raksturojums

Mērsraga osta atrodas Rīgas jūras līča rietumu krastā. Osta ir mākslīgi izveidots līcis, kuru ierobežo ziemeļu un dienvidu moli, Mērsraga ostas teritorijas platība ir 78,35 ha, no kuriem 30,7 ha aizņem akvatorija.

Pirmo reizi vēstures hronikās Mērsraga osta minēta 15. gadsimtā. Mērsraga ostas straujš uzplaukums sākas 19.gadsimta otrajā pusē, kad tika pabeigta kanāla rakšana ezera notekai uz jūru. Kanāls tika padziļināts 1900. gadā un 1927. gadā Mērsragā tiek uzsākta ostas būvniecība zvejniecības un kuģniecības vajadzībām, izbūvējot jūras viļņu lauzēju molus 800 m un 790 m garumā.

Laika periodā līdz Latvijas neatkarības atjaunošanai 1991. gadā Mērsraga osta specializējās kā zvejas osta, kurā darbojās arī divas zivju pārstrādes rūpnīcas. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas Mērsraga osta 1995.gadā uzsāka arī papīrmalkas kravas eksportu un vēlāk arī koksnes šķeldas u.c. kravu pārvadājumus. Laikposmā no 1995. - 2019. gadam ostas pārvalde un ostas komersanti ir izbūvējuši ostā jaunu infrastruktūru: angārus ražošanas un kravu uzglabāšanas vajadzībām, piestātnes, kravu laukumus, ceļus, veikti padziļināšanas darbi, izbūvēti moli, krasta stiprinājumi.

Nelielā apjomā Mērsraga osta darbojas arī jomā, kas saistīta ar jahtu tūrismu.

Ostas darbības galvenie virzieni ir:

1. kravu transports;
2. zvejas kuģu bāzēšana un zivju pārstrāde;
3. jūras jahtu apkalpošana;
4. uzņēmējdarbības veicināšana.

Pašreiz zeme ostas teritorijā ir iznomāta 34 zemes nomniekiem, no kuriem 25 nodarbojas vai tuvākajā laikā plāno veikt uzņēmējdarbību kādā no iepriekšminētajām ostas darbības jomām.

2.1. Kravu pārvadājumi

Jāatzīmē, ka no visām minētajām Mērsraga ostas darbības jomām šobrīd nozīmīgākā ir kravu pārvadājumi.

Sākot ar 1996.gadu, kopējais kravu apgrozījums Mērsraga ostā ir pakāpeniski palielinājies, līdz 2008. gadā kad bija lieli postījumi Latvijas mežos pēc vēju gāzes sasniedzot 500 tūkst. tonnu gadā. Mērsraga ostai šajā periodā ir izdevies veiksmīgi piesaistīt vairākus stratēģiskos partnerus, kas nosaka iespēju ostai nodrošināt stabilus kravas apjomus. Lielāko īpatsvaru kopējā kravu apgrozījumā veidoja apaļkoku kravas, Otrs lielākais kravu apgrozījums šajā periodā bija koksnes šķeldas kravām, un trešais lielākais ir koksnes granulas (skat. 2.1. Tabulu).

Mērsraga ostā darbojas Somijas kompānijas „Metsäliitto Group” meitas uzņēmums SIA „Metsa Forest Latvia” un Zviedrijas celulozes fabrikas “Domsjo Fabriker AB” meitas uzņēmums Latvijā SIA „Domše Latvija”, kas nosūta koksnes

produkciju uz Somiju un Zviedriju, kā arī SIA “Scandbio Latvia” kas ir Zviedrijas uzņēmuma “Scandbio AB” meitas uzņēmums un tas nosūta koksnes granulas uz ES valstīm.

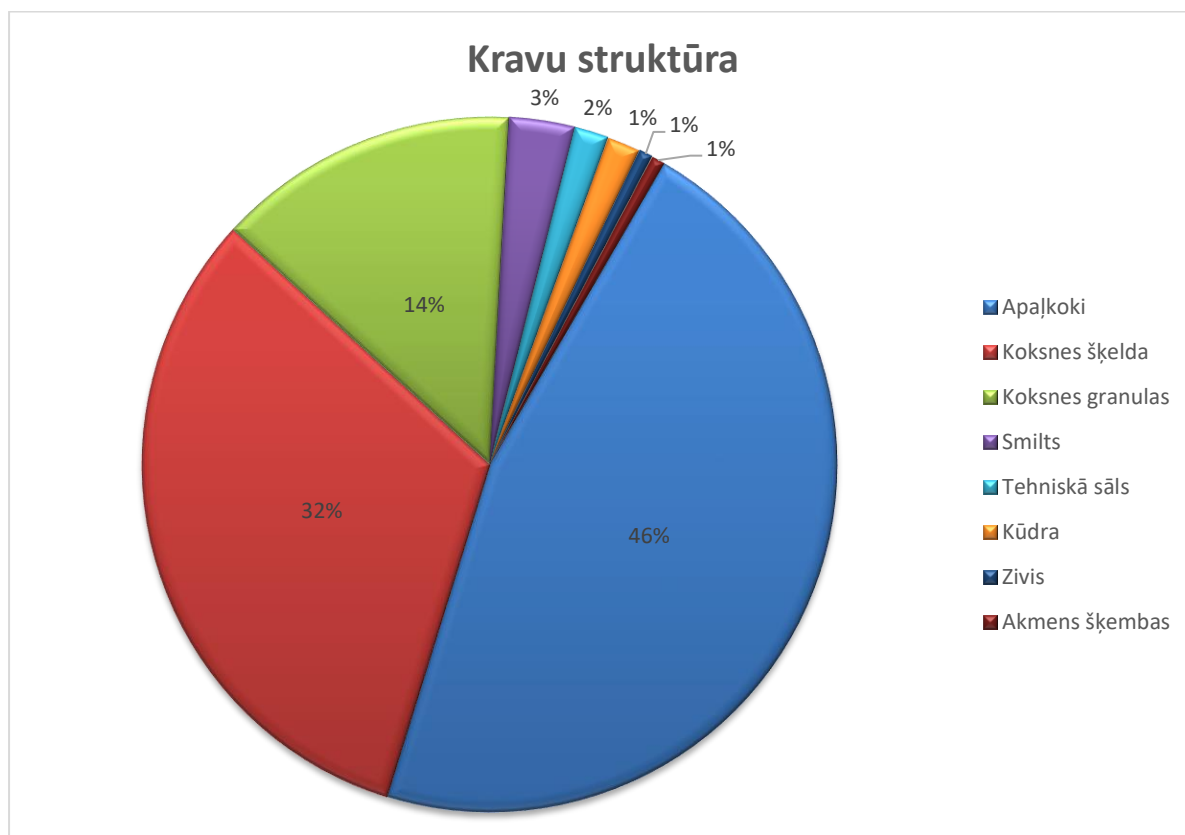
SIA „Metsa Forest Latvia” ir viens no „Metsäliitto Group” meitas uzņēmumiem, kas iepērk papīrmalku celulozes ražotnēm Somijā un Zviedrijā. „Metsäliitto Group” ir gadu desmitiem ilga pieredze celulozes ražošanā, un tas ir viens no lielākajiem meža pārstrādes uzņēmumiem Eiropā, kura ražotnes ir izvietotas vairākās Eiropas valstīs, bet produkcija tiek izplatīta visā pasaulē. Savukārt SIA „ACA Timber” ir viens no uzņēmumiem, kas importē koksnes produkciju no Skandināvijas valstīm un Igaunijas izmantojot Mērsraga ostas infrastruktūru. SIA “Tobago MD” uzbūvējis 3 slēgta tipa noliktavas ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti 12 000 tonnas, kas nodrošināja koksnes granulu kravu apgrozījumu Mērsraga ostā ~ 65.9 tūkst.t 2019. gadā. Mērsraga ostā darbojas trīs stividoru: SIA “Gamma – Rent”, SIA “Fineks MT” un SIA “Palgarda Krāni”.

2.1. Tabula. Mērsraga ostas kravu apgrozījums 2012. – 2019. g., tūkst. t.

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
apaļkoki	226.5	178.6	254.7	197.9	211.5	205.6	254.7	217.5
koksnes šķelda	91.6	103.2	104.5	100.7	128.3	119.0	112.6	149.9
koksnes granulas	48.2	56	69.4	45.3	59.6	68.4	63.2	65.9
kūdra	13.0	3.2	9.6	5.0	7.0	9.5	5.8	7.2
zīvis	3.1	2.7	4.0	4.7	4.3	3.5	2.5	3.0
akmens šķembas	20.7	42.7	20.8	12.4	25.5	9.7	0	2.9
metāla izstrādājumi	0.0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0
asfalta šķembu maisījums	40.6	5.4	2.7	0	40.6	5.4	2.7	0
mašīnas un iekārtas	0.0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0.0	0
smilts	0.0	0.0	11.7	27.6	10.3	13.4	13.4	14.3
tehniskā sāls	0.0	0.0	6.2	9.3	12.2	7.2	7.7	7.5
Kopā	443.7	391.8	483.6	402.9	462.0	436.3	458.8	468.2
Apkalpoto kuģu skaits	125	108	127	102	125	108	127	102

2019.gadā kopā pārkrauti 468.2 tūkstoši tonnu dažādu importa un eksporta kravu, no kurām pārliecinošs vairākums ir koksnes kravām - lielāko īpatsvaru jeb 46 % veidoja apaļkoki, 32 % - koksnes šķelda, un 14 % - koksnes granulas (skatīt 1. grafiku). Kaut arī ostas pārvalde ilgstoši veic mērķtiecīgu darbību kravu sortimenta paplašināšanās virzienā, tomēr cita veida kravas kopā veido tikai 8 % no visām kravām. Labi rezultāti panākti tieši koksnes kravu sortimenta dažādošanā – apaļkoku pozīcija faktiski ietver divus kravu veidus – eksportētu papīrmalku un importētus zāģbaļķus, savukārt koksnes šķeldas eksporta kravu apjomu veido celulozes šķelda un kurināmā šķelda. 2019.gadā vērojams neliels kravu pieaugums attiecībā pret 2018.gadu visiem kravu veidiem, izņemot apaļkoku un tehnisko sāli. Tas saistīts ar globālās tirgus situācijas procesiem, kā arī ar vietējas nozīmes sarežģījumiem un vadības procesā.

1. Grafiks. Mērsraga ostas kravu apgrozījuma struktūra, 2019. gads



2.2. Zivju pārstrāde

Zivju kravas veido tikai vienu procentu no Mērsraga ostas kopējā kravu apgrozījuma, tomēr ņemot, vērā, ka Talsu novads Latvijā ir viens no tiem piejūras reģioniem, kur zivju pārstrādes uzņēmumu koncentrācija ir viena no augstākajām ne tikai Latvijā, bet arī kopumā Baltijas valstīs, Mērsraga ostas darbība šajā jomā ir ļoti nozīmīga reģiona kopējai ekonomiskajai attīstībai.

Mērsraga ostas teritorijā šobrīd darbojas viens zivju pārstrādes uzņēmums, kas nodrošina pastāvīgas darbavietas gan Mērsraga iedzīvotājiem.

Zivju pārstrādes uzņēmumi SIA “Ardy Fisher”, SIA „Saiva ANNO 1949” un SIA “Sabiedrība IMS” rūpnīca, kas nodarbojas ar zivju pārstrādi un zivju konservu ražošanu, ir izbeigušas savu darbību sakarā ar Krievijas ieviestām sankcijām pret Latvijas zivju ražotājiem.

Ostas teritorijā darbojas arī SIA „Bērzciems” filiāle “Silma”, kas nodarbina 25 darbiniekus. Uzņēmums nodarbojas ar saldētavas apsaimniekošanu un zivju kulinārijas ar preču zīmi “Silma” ražošanu. Ražojumu apjoms ir salīdzinoši mazs, bet tiem raksturīgs roku darbs, augsta kvalitāte un lieliskas garšas īpašības. Šī uzņēmumu veiksmīga darbība ir ļoti nozīmīga ne vien Mērsragam, bet arī nacionālā līmenī, jo daļa produkcijas tiek eksportēta uz ES valstīm.

2.3. Jahtu apkalpošana

Mērsraga ostā ir pieejami specializēta jahtu centra pakalpojumi, kurus nodrošina SIA "ADA" un SIA "Kurland". Jahtu centrā tiek nodrošinātas labiekārtotas jahtu stāvvietas, nakšņošanas iespējas jahtu centra ēkā, kā arī visi jahtu centra pakalpojumi – WC, duša, veļas mazgāšana, sauna, informācijas centra pakalpojumi.

2.4. Uzņēmējdarbības veicināšana

Kā jau tika minēts, mazo ostu darbībai ir liela loma atbilstošo pagastu un novadu attīstībā, kas nosaka arī nepieciešamību sekmēt uzņēmējdarbību visos mazo ostu darbības virzienos.

Mērsraga osta pārvalde meklē uzņēmējus uzņēmējdarbības uzsākšanai bijušo zivju rūpnīcu teritorijās ar mērķi attīstīt tās ostas teritorijas daļas, kā arī piesaistīt jaunus uzņēmumus, kuru darbība saistīta gan ar komerckravu pārvadājumiem, pārstrādi, jūras jahtu tūrismu u.c. nozarēm.

2004.gadā Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar Mērsraga pagastu, Laucienes pagastu, Ķūļciema pagastu un Hvalsoe pašvaldību no Dānijas projektu „*Integrated economic cluster programme for Mērsrags region applying best practice of common planning processes*” ietvaros tika izveidots Mērsraga osta uzņēmējdarbības atbalsta centrs.

Ostas pārvalde ir veikusi lielus priekšdarbus, lai Mērsraga osta būtu pievilcīga kravu nosūtītājiem un uzņēmumiem uzņēmējdarbības uzsākšanā. Laikposmā no 1996.gada – 2019.gadam Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar ostas komersantiem rekonstruēja esošos vai uzbūvēja jaunus 10 angārus ražotnēm un kravu uzglabāšanai, ir uzbūvēti jauni moli, jaunas piestātnes, kravu laukumi, uzbūvēti jauni vai rekonstruēti vecie ostas ceļi, izbūvēti jauni pievedceļi Mērsraga ostai ziemeļu un dienvidu pusē, izbūvēts jahtu servisa centrs, realizēts elektrības apgādes projekts, izbūvēta ostas drošības kontroles sistēma, izbūvēti svāri kravu svēršanai, veikti ostas kanāla padziļināšanas darbi līdz – 8m, modernizēta ostas flote velkoņi un zemessūcēji, izbūvētas jaunas vadlīnijas, daļēji veikti krasta stiprināšanas darbi. Mērsraga ostas teritorija, kur atradās bijušās zivju rūpnīcas ir ļoti labvēlīgs izvietojums uzņēmējdarbības uzsākšanai, industriālā parka/loģistikas centra izveidei 10.35 ha platībā, jo jaunajiem uzņēmējiem būs pieejamas ostas piestātnes Nr.6. un Nr. 4. kravu piegādēm vai eksportam ar jūras transportu.

2.5. Īss ostas tehnisko rādītāju un infrastruktūras raksturojums

Mērsraga ostas teritorijas platība ir 78,4 ha, no kuriem 30,7 ha aizņem ostas akvatorija. Ostas ieejas kanāla parametri: platums 80 m, garums 3 519 m, minimālais ūdens dziļums 7,1 m. Priekšostas manevrēšanas akvatorija platība 65 200 m², esošās gultnes atzīme mīnus 8 m. Gultnes projekta atzīme mīnus 7,2 – 8,0 m. Ostas iekšējā kanāla parametri: garums 200 m, platums 60 m, esošās gultnes atzīme mīnus 4,2 – 6,4 m (gultnes projekta atzīme mīnus 4,2 - 6,4 m).

2.5.1. Hidrotehniskās konstrukcijas

Mērsraga osta ir aizsargāta ar diviem moliem. Ziemeļu mola garums ir 430 m un tas ir izvirzīts A virzienā no kanāla ieejas. Laika periodā 2005. – 2011., piesaistot ERAF, finansējumu, tika veikti ostas padziļināšanas darbi un tika veikta Z-mola rekonstrukcijas projekta I kārtā, kas ietvēra esošā mola rekonstrukciju posmā no jūras līdz pludmalei un mola jūras gala pagarināšanu, piesaistot LAD finansējumu tika izbūvētas piestātnes Nr.9. Nr. 6. A un krasta stiprinājums, piesaistot INTERREG Igaunijas-Latvijas pārrobežu programmas līdzekļus tika izbūvēta piestātne 1A un jahtu centrs. Dienvidu mola garums ir 105 m un tas ir virzīts Z-virzienā no piestātnes Nr.7. Ostas ieejas platums starp abiem molu galiem ir 107 m.

Mērsraga ostā pašreizējā periodā ir pieejamas 14 piestātnes, no kurām viena ir stāvēšanas (guļlaika) piestātne pie Dienvidu mola.

2.2. Tabula. Mērsraga ostas hidrotehnisko konstrukciju raksturojums

Nr.	Nosaukums	Raksturojums
1	Dienvidu mols	Garums -105,9 m, esošā gultnes atzīme mīnus 6,1-6,9 m
2.	Ziemeļu mols	Garums 430 m, platums 5,1 m; esošā gultnes atzīme mīnus 4,2 -0,0, esošā augšas atzīme 2,04 – 1,50 m, projektētā gultnes atzīme mīnus 8,0 m
3.	Piestātne Nr.1	Garums 116,93 m, esošā gultnes atzīme mīnus 3,4 – 4,7. Projekta gultne atzīme 4,5
4.	Piestātne Nr. 2	Garums 41,8 m, esošā gultnes atzīme mīnus 3,2 – 3,8.
5.	Piestātne Nr.3	Garums 40, m, esošā gultnes atzīme mīnus 2,8-30m. Projekta gultne atzīme mīnus 3,0 m
6.	Piestātne Nr.4	Garums 50,4 m, esošā gultnes atzīme mīnus 5,3 – 6,1m. Projekta gultne atzīme mīnus 6,0 m
7.	Piestātne Nr.6	Garums 145 m, esošā gultnes atzīme mīnus7,5- 8 m. Projekta gultne atzīme mīnus 7,2 - 8,0m
8.	Piestātne Nr.7	Garums 163,8 m, esošā gultnes atzīme mīnus 6,5m. Projekta gultne atzīme mīnus 6,5 m
9.	Stāvēšanas piestātne (Dienvidu mols)	Garums 89,3 m, esošā gultnes atzīme mīnus 6,1 - 6,5 m. Projekta gultne atzīme mīnus 6,5 m
10	Slips	Frontes platums -14.0 m;
11.	Apareļu nobrauktuve	Garums 20,83 m, platums -11,0 m, esošā gultnes atzīme mīnus 7,2 - 7,6 m. Projekta gultne atzīme mīnus 6,5 m
12.	Piestātne Nr.6 A	Garums 81,25 m, esošā gultnes atzīme mīnus 4,5 - 8,0m. Projekta gultnes atzīme mīnus 4,0 -8,0m.
13.	Piestātne Nr.9	Garums 55,9 m, esošā gultnes atzīme mīnus3,4- 5,0 m. Projekta gultnes atzīme mīnus 4,0 m.
14.	Piestātne Nr.1 A	Garums 87 m, esošā gultnes atzīme mīnus 4m. Projekta gultnes atzīme mīnus 4,0m.

Komerckravu apstrādei tiek izmantotas galvenokārt trīs piestātnes (piestātne Nr. 4., Nr. 6. un Nr. 7.), no kurām tikai pie divām, t.i., piestātnēm Nr.6 un Nr.7, kas atrodas

ostas paplašinātajā austrumu daļā, dziļums ir ~ 8,0 m. Abu piestātņu garumi attiecīgi ir 142 un 163.8 m, un pašreiz tikai šīs divas piestātnes var apkalpot kuģus ar kravnesību līdz 7000 tonnām, ledus klasi (1A*Swedish*), garumu līdz 130 metriem un iegrimi līdz 6,3 - 6,5 metriem, kas ir pieprasītākie papīrmalkas, šķeldas, zāģmateriālu un kūdras komersantu vidū. Piestātne Nr.6 pašreizējā posmā tiek izmantota papīrmalkas, zāģbaļķu, kurināmās šķeldas, koksnes granulu, graudu kravu, skalotas smilts un šķembu pārkraušanai. Piestātnē Nr. 7. tiek pārkrauta papīrmalka, celulozes šķelda un zāģbaļķi. Piestātnē Nr.4 tiek pārkrauta kūdra, tehniskā sāls un skalotā smilts. Visu trīs kravas piestātņu (piestātnes Nr. 4., 6. un 7.) kopējā maksimālā kravu pārkraušanas kapacitāte ir 900 tūkst. tonnu gadā.

Piestātne Nr.1 ir veidota krastmalas veidā ar piestātnes daļas garumu 116,9 m ar ūdens dziļumu pie piestātnes 3.4 - 4.5 m. Piestātne pēdējos gados netiek aktīvi izmantota.

Piestātne Nr. 2 atrodas ostas dienvidaustrumu daļā, piestātnes garums 41,8 m ar ūdens dziļumu pie piestātnes 3.8 – 4.4 m. Piestātne netiek izmantota.

Piestātne Nr.3 atrodas ostas kreisajā krastā, piestātnes garums 40 m ar ūdens dziļumu pie piestātnes 2.8 – 3.0 m. Piestātne tiek izmantota Mērsraga ostas pārvaldes flotes vajadzībām.

Piestātne Nr.1A atrodas ostas kreisajā krastā, piestātnes garums 87 m ar ūdens dziļumu pie piestātnes 4,0 m. Piestātne tiks izmantota nelielu pasažieru kuģu apkalpošanai.

Piestātne Nr. 9 atrodas ostas kreisajā krastā, piestātnes garums 55,9 m ar ūdens dziļumu pie piestātnes 3.4-5.0 m. Piestātne tiek izmantota zvejas kuģu apkalpošanai.

Piestātne Nr. 6 A atrodas ostas labajā krastā, piestātnes garums 81.25 m ar ūdens dziļumu pie piestātnes 4,0 -8,0 m. Piestātne tiks izmantota kravas kuģu apkalpošanai.

2.5.2. Pievedceļi

Mērsraga ostai nav dzelzceļa pievada, bet tā ir izvietota teritorijā ar autotransporta pievedceļiem. Autoceļi P129 Talsu apvedceļš un P127 Talsi – Upesgrīva ir kritiskā stāvoklī, un ekonomiski izdevīgāk (*uz vienu tonnu kravu 1,20 EUR*) būtu kravu plūsmu virzīt pa Valsts 2.šķiras autoceļu V1401 Stende – Lauciene – Mērsrags, kura rekonstrukcija pēc ostas pārvaldes aprēķiniem izmaksātu salīdzinoši lēti un atmaksātos neilgā laika periodā. Pašreiz ostas uzņēmumi izmanto apvedceļus, lai kravas tiktu nogādātas uz Mērsraga ostu, un tas sadārdzina izmaksas par 1-1.20 EUR par vienu tonnu kravu. Ostas dienvidu daļā piebraukšanu pie piestātnēm Nr. 1., 2., 6., 6A un 7. iespējama pa ceļiem ar asfalta virskārtu un pa koksnes kravas laukumiem. Pievedceļš pie ostas teritorijas ziemeļu daļas piestātnēm atzarojas no valsts autoceļa P0131 tieši pie ostas teritorijas robežas. Piebraukšana iespējama arī pie piestātnēm Nr.3.,1A.,9., un 4., kā arī pie kokmateriālu produkcijas ražotnēm.

2.5.3. Notekūdeņi un kanalizācija

Mērsraga ostas teritorijā atrodas divas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas (NAI).

SIA "KI Zeme" piederošās notekūdeņu bioloģiskās attīrīšanas iekārtas ir uzbūvētās 1986.gadā, to jauda - 1500 m³ diennaktī. Notekūdeņu novadīšanai no zivju konservu rūpnīcas uz attīrīšanas iekārtām, kuras izvietotas ostas Ziemeļu pusē, pāri ostas kanālam 300 m no ostas vārtiem ir izvietots zemūdens cauruļvads. Ūdens dziļums virs cauruļvada kuģošanas daļā ir 8 m, kas pašreiz ostā ienākošajiem kuģiem ir pietiekams.

Mērsraga novada pašvaldības uzņēmums SIA "Mērsraga ūdens" ir izbūvējis jaunas attīrīšanas iekārtas ar maksimālo notekūdeņu attīrīšanas jaudu 2 x 100+15% m³ diennaktī.

Mērsraga ostā ir identificēta un reģistrēta viena piesārņotā vieta. Tā atrodas Mērsraga ostas akvatorijā, iekšējā kanālā netālu no pietātnes Nr.4. Aptuvenais piesārņotās vietas izmērs ir 250 m², piesārņojošā viela – zivju rūpnīcas atkritumi/taukvielas. Piesārņojums ir vēsturisks, tas izveidojies zvejnieku kolhoza "1. Maijs" darbības laikā un saistīts ar jau pieminēto zemūdens cauruļvadu, kas novada uz attīrīšanas iekārtām zivju konservu rūpnīcas notekūdeņus.

2.5.4. Energoapgāde

Mērsraga novada teritorijā elektroenerģijas patērētāji saņem elektroenerģiju no centrālajiem energoapgādes tīkliem. Novada teritorijai pieslēdzas 20 kilovoltu elektrolīnija, pagastā ir elektroapakstacijas, pagasta elektroapgādi nodrošina esošās elektroierīces. Mērsraga novadā AS "Sadales Tīkls" pārziņā ir zemsprieguma 0,4 KV un vidēja sprieguma 20 KV apakstacijas Centralizētās elektroapgādes nodrošināšanai ostas teritorijā izvietotas transformatoru apakstacijas, elektrisko tīklu gaisa vadu un kabeļu līnijas. Ņemot vērā, to ka ostā daļa zivju pārstrādes uzņēmumu pārtrauca savu darbību un līdz ar to ir parādījušās brīvas elektroenerģijas jaudas, kas uz īsu brīdi atrisina problēmas ar elektroenerģijas pieslēguma jaudām esošiem ostas komersantiem. Pašreiz, saskaņā ar AS "Sadales tīkls" sniegto informāciju, ne Mērsraga ostas teritorijā, ne Mērsraga tuvumā nav pieejamas brīvas jaudas jaunai elektrotīkla pieslēguma ierīkošanai virs 500 kw. Šāda situācija ne tikai ierobežo Mērsraga ostas kravu apgrozījuma pieauguma perspektīvas, bet apdraud ostas attīstību.

2.5.5. Noliktavas, kravas laukumi, tehniskais aprīkojums

Mērsraga ostas pašreizējā ražošanas, kravas laukumu, un citu nomnieku kopējā platība ir 45.05 ha, kas veido 69% no kopējās ostas zemes teritorijas. Ir arī teritorijas paplašināšanas iespējas, apgūstot pašreiz neizmantotos 5 ha ostas dienvidu un ziemeļu pusē, kur paredzēts veidot kravu laukumus kā arī būvēt krasta stiprinājumu un zemes uzbēršanu ostas ziemeļu un dienvidu pusē.

Mērsraga ostas pārvaldes rīcībā ir 2 velkoņi, kuri asistē kuģiem droši ienākt un iziet no ostas. Viens ostas velkonis ir modernizēts un ziemā spēj pildīt velkoņa ledlauža funkcijas. Mērsraga ostas pārvaldes rīcībā ir divu gruntssūcēji kuģi, kas veic ikgadējos remonta padziļināšanas darbus ostas akvatorijā.

Mērsraga ostas teritorijā atrodas šādas noliktavas un kravas laukumi:

1. SIA „Gamma-Rent”: 2 slēgtas noliktavas (metāla angāri) ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti - 9 000 tonnas; kravu laukumi ar kopējo platību - 3 ha;
2. SIA „NeceNice Company”: 1 slēgtā noliktava (angārs) ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti - līdz 500 tonnām;
3. SIA „Amber Real”: naftas produktu tvertnes ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti 100 tonnu; teritorijā ir iespējams izveidot kravas laukumus ar kopējo platību - 2 ha;
4. SIA „KI Zeme”: 1 slēgta noliktava (angārs) ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti - 1 000 tonnas;
5. AS “Mērsrags”: kravu laukumi ar kopējo platību – 1,84 ha;
6. SIA „Mērsraga Termināls”: 1 slēgta noliktava (angārs) ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti - 1 000 tonnas un divas ražošanas noliktavas, tiek veidoti kravas laukumi ar kopējo platību - 10 ha;
7. SIA „Fineks MT”: 1 slēgta noliktava (angārs), noliktavas kopējā kravu uzglabāšanas kapacitāte – 4 000 tonnas, kravu laukumi ar kopējo platību – 5.17 ha;
8. SIA „Metsa Forest Latvia”: kravu laukumi ar kopējo platību - 4 ha;
9. SIA „Scandbio Latvia”: kravu laukumi ar kopējo platību – 2.48 ha;
10. SIA “Tobago MD”: 3 slēgta tipa noliktavas ar kopējo kravu uzglabāšanas kapacitāti 13 000 tonnas, kravu laukums 1.98 ha;
11. Komersants Janis Porītis: 1 laivu angārs;
12. SIA “Euro Skandi Auto” kravu laukums 1,8 ha.

2.6. Salīdzinājums ar citām Baltijas jūras Austrumu piekrastes ostām

Baltijas jūras austrumu piekrastē darbojas šādas ostas:

- Liepājas, Ventspils, Rīgas, Mērsraga, Rojas, Skultes, Salacgrīvas ostas (Latvija),
- Tallinas, Pērnavas, Siljame, Paldiski, Kuresāres, Romasares u.c. ostas (Igaunija),
- Klaipēdas osta, Būtiņģes naftas termināls (Lietuva),
- St. Pēterburgas, Kaļiņingradas, Baltijskas , Ustj-Lugas , Viborgas, Primorskas ostas (Krievijas Federācija),
- Helsinku, Kotkas, Haminas ostas (Somija).

Ņemot vērā ostu lielumu, darbības profilus un mērķa tirgus ar Mērsraga ostu tieši konkurē šādas ostas:

- Rojas, Skultes, Salacgrīvas ostas (Latvija).

Reģiona lielās ostas ir daudzfunkcionāli starptautiskā kravu transporta mezgli, kuri konkurē par kravu piesaisti no sekojošiem iekšzemes tirgiem: Baltkrievija, Krievijas Centrālā daļa, Ukraina, Vidus Āzijas valstis (Uzbekistāna, Kazahstāna, Turkmēnistāna). Tomēr par vietējās izcelsmes kravām Mērsraga osta konkurē ar šādām reģiona lielajām ostām:

- Ventspils, Liepājas, Rīgas ostas (Latvija).

Lai veiktu Mērsraga ostas salīdzinājumu ar citām reģiona ostām un noteiktu ostu konkurētspēju nosakošos faktoros, ir veiktas ostu salīdzinošā un daudzkritēriju analīzes.

2.6.1. Salīdzinošā analīze

2.3. Tabula. Ostu salīdzinošā analīze (mazās ostas)

Parametrs	Mērsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva
Ostas jaudu kapacitāte (tūkst.t./ gadā)	1000	350	1000	1000
Kravu apgrozījums, 2019 (tūkst.t./ gadā)	468.2	47	1005.6	301.8
Jaudu noslodze, 2019 (%)	46	13	100	30
Maksimālā iegrimē (m)	6.5	5.4	7.0	5.5
Aprēķina kuģis pilnā kravā (BT)	5000	3200	5000	3500
Navigācijas apstākļi ziemā	Apgrūtināti	Apgrūtināti	Apgrūtināti	Apgrūtināti
Ostas maksas (EUR/ BT)	1.26	1.05	1.11	1.40

2.4. Tabula. Ostu salīdzinošā analīze (lielās ostas)

Parametrs	Mērsrags	Liepāja	Ventspils	Rīga
Ostas jaudu kapacitāte (milj.t./ gadā)	1.0	12	80	80
Kravu apgrozījums, 2019 (milj.t./ gadā)	0.46	7.33	20.45	32.76
Jaudu noslodze, 2019 (%)	46	60	25	40
Maksimālais dziļums (m)	8.0	12.5	17.5	16.5
Aprēķina kuģis pilnā kravā (BT)	5000	35 000	120 000	75 000
Navigācijas apstākļi ziemā	Apgrūtināti	Labi	Labi	Apgrūtināti
Ostas maksas (EUR/ BT)	1.26	1.41	1.16	1.47

Ostu salīdzinošā analīze parāda, ka Mērsraga ostai ir līdzvērtīgi konkurētspējas rādītāji ar citām reģiona mazajām ostām. Savukārt, salīdzinot ar reģiona lielajām ostām – Rīgu, Ventspili un Liepāju, Mērsraga ostas parametri un darbības rādītāji ievērojami atpaliek, kas norāda uz to, ka konkurence ir iespējama tikai par atsevišķiem kravu veidiem, gadījumos, kad kāds no būtiskiem pārvaldījuma cenu nosakošiem faktoriem ļauj samazināt kopējās transportēšanas izmaksas par labu Mērsraga ostas izmantošanai.

2.6.2. Daudzkritēriju analīze

Ostu daudzkritēriju analīzē ir izmantota kombinēta kvalitatīvo un kvantitatīvo kritēriju vērtēšanas pieeja, salīdzinot Mērsraga ostu ar konkurējošajām Baltijas jūras Austrumu krasta ostām, izvērtējot sekojošus aspektus:

1. Ostas pieejamība (navigācijas),
2. Ostas iekšējais tirgus un sauszemes transporta savienojumi,
3. Ostas izmaksas.

Lai veiktu objektīvu ostu salīdzināšanu, daudzkritēriju analīzē tiek izmantota vērtēšanas 5 baļļu vērtēšanas sistēmu: 1 – 5 (labākais rezultāts), kur lielākais baļļu skaits tiek piešķirts labākajam rezultātam, pārējos novērtējumus nosakot proporcionāli labākajam rezultātam. Gadījumos, kad labākais novērtējums ir ar mazāko vērtību (pārgājienu/ pārbraucienu attālumi), tiek aprēķināts negatīvs vērtējums.

Ostas pieejamība

Lai veiktu ostas pieejamības analīzi tiek apskatīti šādi faktori:

1. Jūras pārgājienu attālumi,
2. Navigācijas nosacījumi,
3. Apkalpojamie kuģi.

Jūras pārgājienu attālumi

Svarīgs konkurētspējas nosacījums ir jūras pārgājiena attālumi no atsevišķām ostām līdz Eiropas galvenajām ostām.

2.5. Tabula. Jūras pārgājienu attālumi (jūras jūdzes)

Osta	Kopenhāgena	Gēteborga	Kīle	Rostoka	Antverpene	Roterdama	Vidēji
Mērsrags	408	525	500	444	979	935	632
Roja	395	513	488	431	967	923	620
Skulte	438	556	531	474	1007	966	662
Salacgrīva	448	566	541	484	1017	976	672
Liepāja	311	429	404	345	880	839	535
Ventspils	344	461	437	379	913	872	568
Rīga	446	564	539	482	1015	974	670

Pieņemot garāko vidējo pārgājiena distanci par „-5”, ostu rādītāji ir parādīti 2.6. tabulā.

2.6. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: jūras pārgājiena attālums

Mērsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva	Liepāja	Ventspils	Rīga
-4.7	-4.6	-4.9	-5.0	-4.0	-4.2	-5.0

Navigācijas nosacījumi

Navigācijas iespējamību un iespējamus ierobežojumus nosaka navigācijas aprīkojuma tehniskais nodrošinājums – kuģu vadlīniju apzīmējumi un kuģu satiksmes vadības aprīkojums. Secīgi tiek pieņemts, ka katrs no iepriekšminētajiem faktoriem tiek novērtēts ar 0,5 ballēm.

Svarīgs faktors ir navigācijas nosacījumi ziemas apstākļos. Pie neaizsalstošām ostām ir pieskaitāmas Liepājas un Ventspils ostas. Tā kā ostas aizsalst tikai ziemas periodā, apgrūtinot navigāciju maksimāli 4 mēnešus (pie īpaši smagiem ledus apstākļiem), tiek pieņemts, ka reģiona ostas aizsalst vidēji 2.5 mēnešus gadā. Tādejādi proporcionāli atskaites periodam (1 gads) par maksimālo vērtējumu tiek pieņemta 1 balle, ar ko tiek novērtētas visas neaizsalstošās ostas, par minimālo 0 balles, ar ko tiek novērtētas, visas aizsalstošās ostas. Skultes un Mērsrags ostām ir velkoņi, kas spēj nodrošināt ostas darbu ziemas apstākļos, līdz ar to šīm ostām ostu novērtējums ir nedaudz augstāks par Rojas un Salacgrīvas ostām.

2.7. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: navigācijas nosacījumi

Mērsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva	Liepāja	Ventspils	Rīga
0.7	0.5	0.7	0.5	2	2	1

Apkalpojamie kuģi

Ņemot vērā ostu pietātņu un terminālu izvietojumu un ostas kuģu ceļu fiziskos parametrus, 2.8. Tabulā ir parādīts ostu salīdzinājums pēc apkalpojamo kuģu parametriem.

2.8. Tabula. Aprēķina kuģu parametri

Beramkravas	DWT	Garums	Platums	Iegrime
Mērsrags	7000	120	24	6.5
Roja	4500	120	18	5.4
Skulte	7000	120	18	7.0
Salacgrīva	5000	115	18	5.5
Liepāja	50000	240	34	11.2
Ventspils	120000	300	46	16.2
Rīga	100000	270	42	15.5

Ostu savstarpējai analīzei, par noteicošo faktoru tiek pieņemta ostā apkalpojamo kuģu maksimālā atļautā iegrime, lielāko pieļaujamo iegrimi pieņemot par „5”.

2.9. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: navigācijas nosacījumi

Mērsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva	Liepāja	Ventspils	Rīga
2.2	1.7	2.2	1.7	3.5	5.0	4.8

2.10. Tabula. Ostu navigācijas pieejamība. Kopsavilkuma tabula

Osta	Pārgājiena attālums	Navigācijas nosacījumi	Apkalpojamie kuģi	Summa
Mērsrags	-4.7	0.5	2.2	-2.0
Roja	-4.6	0.5	1.7	-2.4
Skulte	-4.9	0.5	2.2	-2.2
Salacgrīva	-5.0	0.5	1.7	-2.8
Liepāja	-4.0	2	3.5	1.5
Ventspils	-4.2	2	5.0	2.8
Rīga	-5.0	1	4.8	0.8

Ostas iekšējais tirgus un sauszemes transporta savienojumi

Lai veiktu ostas iekšējā tirgus un sauszemes transporta savienojumu analīzi, tiek apskatīti sekojoši faktori:

1. Ostas pieejamība izmantojot autosatiksmi,
2. Ostas pieejamība izmantojot dzelzceļa satiksmi.

Ostas pieejamība, izmantojot autosatiksmi

2.11. Tabula. Pārbrauciena attālums un laiks uz nozīmīgākajām iekšzemes tirgus pilsētām¹⁵

Osta	Rīga (0.9 milj. iedzīvotāji)		Tallina (0.6)		Pēterburga (5.2)		Viļņa (0.6)		Maskava (12.0)		Minska (1.2)		Varšava (1.8)	
	103	2h00	409	5h55	669	9h00	374	5h00	1040	13h10	560	7h00	757	9h55
Mērsrags	103	2h00	409	5h55	669	9h00	374	5h00	1040	13h10	560	7h00	757	9h55
Roja	120	2h20	430	6h15	690	9h20	395	5h20	1060	13h30	580	7h20	780	10h15
Skulte	48	0h45	263	3h15	564	6h50	340	3h45	971	11h25	527	6h00	702	8h50
Salacgrīva	102	1h20	205	2h30	521	6h30	395	4h20	1026	12h00	581	6h30	756	9h30

¹⁵ www.vialys.fr

Liepāja	215	3h35	520	9h03	780	13h33	410	5h40	1325	21h10	593	9h13	700	12h28
Ventspils	190	3h08	495	8h36	760	13h06	475	7h52	1120	19h08	660	11h30	880	15h58
Rīga	0	0	305	5h28	570	10h28	290	5h14	930	16h30	500	9h22	690	12h50

Ostas pieejamības novērtējums, izmantojot autosatiksmi un pieņemot, ka vidēji garākais pārgājiens tiek novērtēts ar „-5.0” ir parādīts 2.12. Tabulā.

2.12. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: pieejamība izmantojot autosatiksmi

Rādītājs	Mēsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva	Liepāja	Ventspils	Rīga
Vid. pārgājiens	558.9	579.3	487.9	512.3	649	654.3	-469
Vērtējums	-4.3	-4.4	-3.7	-3.9	-5	-5	-3.6

Ostas pieejamība, izmantojot dzelzceļa satiksmi

2.13. Tabula. Pārbraucienu attālums uz nozīmīgākajām iekšzemes tirgus pilsētām

Osta	Rīga (0.9 – milj. iedzīvotāji)	Pēterburga (5.2)	Maskava (12.0)	Minska (1.2)	Vidēji
Mēsrags	-	-	-	-	-
Roja	-	-	-	-	-
Skulte	-	-	-	-	-
Salacgrīva	-	-	-	-	-
Liepāja	215	780	1325	593	728
Ventspils	190	760	1120	660	683
Rīga	0	570	930	500	500

Nemot vērā to, ka mazajās ostās nav pieejams dzelzceļa transports, tad dzelzceļa transporta pieejamība šajās ostās tiek novērtēta ar „0” ballēm. Savukārt ostām ar dzelzceļa savienojumu vidēji īsākais pārgājiens tiek novērtēts ar „5.0” ballēm.

2.14. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: pieejamība izmantojot dzelzceļa satiksmi

	Mēsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva	Liepāja	Ventspils	Rīga
Vid. pārgājiens	-	-	-	-	728	683	500
Vērtējums	0	0	0	0	3.4	3.7	5.0

2.15. Tabula. Ostas pieejamība. Kopsavilkuma tabula

Osta	Autoceļu savienojumi	Dzelzceļa savienojumi	Summa
Mēsrags	-4.3	0	-4.3
Roja	-4.4	0	-4.4
Skulte	-3.7	0	-3.7
Salacgrīva	-3.9	0	-3.9
Liepāja	-5	3.4	-1.6
Ventspils	-5	3.7	-1.3
Rīga	-3.5	5.0	1.5

Ostas izmaksas

Ostas maksu salīdzinājums 2019. gadā

2.16. Tabula. Ostas maksu salīdzinājums. Sauskravas kuģi ar bruto tonnāžu 3500 GT, EUR

Maksa	Mēsrags		Roja		Skulte		Salacgrīva		Liepāja		Ventspils		Rīga	
	GT ¹	Summa ²	GT ¹	Summa ²	GT ¹	Summa ²	GT ¹	Summa ²	GT ¹	Summa ²	GT ¹	Summa ²	GT ¹	Summa ²
Tonnāžas		1575.00		1334.00		1470.00		1820.00		1487.50		3062.50		1494.50
Kanāla		1400.00		1340.00		1190.00		1260.00		1820.00		0.00	0.00	2992.50
Piestātnes		287.00		266.00		350.00		1400.00		665.60		0.00		297.50
Loču		1462.00		791.00		700.00		840.00		1300.00		770.00	0.00	210.00
Sanitārā		332.50		250.00		140.00		350.00		210.00		210.00		194.64
Ledus	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	175.00	0.14	490.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Kravas	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.90	3080.00	0.00	0.00
Navig/tauv.	0.00	154.00	0.00	369.00	0.00	170.00	0.00	560.00	0.00	140.62	0.00	438.02	0.00	0.00
Kopā	1.31	4749.50	1,28	4350	1.27	4025.00	1.83	6160.00	1.54	5652.50	1.42	4042.50	1.40	4994.50

¹ ostas maksu izmaksas uz 1 GT

² ostas maksu izmaksas uz aprēķina kuģi

³ tarifs: EUR/ t

Ostas izmaksas, pieņemot, ka augstākais tarifs tiek novērtēts ar „-5”, ir parādītas 2.17. Tabulā.

2.17. Tabula. Ostu novērtējums. Kritērijs: Ostas maksu izmaksas

Mēsrags	Roja	Skulte	Salacgrīva	Liepāja	Ventspils	Rīga
-3,6	-3.4	-3.3	-5.0	-4.4	-3.3	-3.8

2.18. Tabula. Ostu daudz kritēriju analīze. Kopsavilkuma tabula

Osta	Ostas navigācijas pieejamība	Iekšējais tirgus un sauszemes transporta savienojumi	Ostas izmaksas	Summa
Mērsrags	-2.0	-4.3	-3.6	-9.9
Roja	-2.4	-4.4	-3.4	-10.0
Skulte	-2.2	-3.7	-3.3	-9.2
Salacgrīva	-2.8	-3.9	-5.0	-11.7
Liepāja	1.5	-1.6	-4.4	-3.5
Ventspils	2.8	-1.3	-3.3	-1.8
Rīga	0.8	1.5	-3.8	-1.5

Gan salīdzinošā, gan daudz kritēriju analīze parāda, ka ostas konkurētspējai svarīgie faktori kā ostas novietojums, navigācijas apstākļi un ostas maksas ir līdzvērtīgi vai pat labāki kā Mērsraga ostas galvenajiem konkurentiem. Tādējādi veiktās analīzes parāda, ka Mērsraga osta ir konkurētspējīga ar citām reģiona mazajām ostām. Vienlaicīgi krietni atpaliekot no reģiona lielajām ostām, ko galvenokārt nosaka dzelzceļa pievada trūkums, kas neļauj konkurēt par tranzīta kravu piesaisti reģiona mazajām ostām. Tādējādi konkurences cīņa ar lielajām ostām notiek par vietējās izcelsmes kravu pārkraušanu, gadījumos, kad piedāvājot zemākus ostas maksu izceļumus un sauszemes pārvadājumu izmaksas, Mērsraga osta var veiksmīgi konkurēt ar valsts lielajām ostām.

2.7. Mērsraga ostas attīstības SVID analīze

SVID analīze ir veikta, pamatojoties uz stratēģijas ietvaros veiktās situācijas izpēti un analīzes rezultātiem. SVID analīzes rezultāti ir būtiski svarīgi, realizējot attīstības pasākumus un marketinga aktivitātes, nodrošinot pozitīvo aspektu stiprināšanu un negatīvo aspektu pilnu vai daļēju novēršanu.

2.19. Tabula. Mērsraga ostas stiprās un vājās puses

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> Ostas ģeogrāfiskais novietojums tiešā kravu izcelsmes vietu tuvumā Salīdzinoši attīstīta ostas infrastruktūra salīdzinājumā ar citām mazajām Latvijas ostām Spēcīgi ostas stividori Attīstītas zivrupniecības un kokapstrādes ražotnes Sadarbība ar reģiona uzņēmumiem 	<ul style="list-style-type: none"> Dzelzceļa pievada trūkums, neapmierinošais auto pievedceļu stāvoklis un, iespējams, nepietiekošas elektroenerģijas pieslēguma jaudas, ja parādīsies jauni investori Nepietiekošs ūdens dziļums ostā tranzīta kravu apkalpošanai Hidrotehnisko būvju neapmierinošais tehniskais stāvoklis (nepieciešams veikt iekšējā kanāla krasta stiprinājuma izbūvi un iekšējā kanāla padziļināšanu) Nepietiekams tehniskais aprīkojums, kas var kavēt ostas darbību ledus apstākļos

	<ul style="list-style-type: none"> • Nepietiekoša noliktavu kapacitāte • Slikta ostas atpazīstamība
--	---

2.20. Tabula. Mērsraga ostas ārējās iespējas un draudi

Iespējas	Draudi
<ul style="list-style-type: none"> • Mērķtiecīga investīciju programmas realizācija • Ostas sauszemes teritorijas paplašināšana • Industriālā un loģistikas parka izveide bijušo zivju pārstrādes rūpnīcu teritorijās • Uzņēmējdarbības veicināšana • Virzīties uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt Mērsraga ostas pietātnes • Iegādāties ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītas iekārtas un ostā izbūvēt attiecīgo infrastruktūru • Rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus Mērsraga ostā 	<ul style="list-style-type: none"> • ES struktūrfondu un valsts atbalsta intensitātes samazināšanās • Transporta infrastruktūras tehniskā stāvokļa tālāka pasliktināšanās • Iespējams, nepietiekoša elektroenerģijas pieslēguma kapacitāte, kas var kavēt tālāku ostas attīstību piesaistot jaunus klientus • Citu ostu konkurence-vāja sadarbība ar citiem transporta veidiem • Politiskās nestabilitātes, tirdzniecības kari, sankcijas • Ekonomiskās situācijas pasliktināšanās COVID-19 pandēmijas dēļ, un kravu apgrozījuma samazināšanās 2020 un 2021. gadā

Mērsraga ostas attīstības SVID analīze parāda, ka COVID-19 pandēmijas dēļ kopējā ekonomiskā situācija valstī ir pasliktinājusies, un līdz ar to arī ostai 2020. gadā un, iespējams, arī 2021. gadā būs kravu apgrozījuma kritums. Bet kopumā ostai ir labas konkurētspējas pozīcijas, ko nosaka tās ģeogrāfiskais novietojums, esošā infrastruktūra un uzņēmējdarbības vide. Savukārt darbības iespējamās vājās puses var tikt daļēji novērstas, realizējot mērķtiecīgu, ilgtspējīgu investīciju politiku ostā un aktīvi lobējot Mērsraga ostas un Talsu novada intereses elektroenerģijas un transporta infrastruktūras jautājumos par kvalitatīva autoceļa izveidošanu posmā no Stendes dzelzceļa stacijas līdz Mērsraga ostai vai no Laucienes līdz Mērsragam (~34 km garumā). It sevišķi Laucienes-Mērsraga ceļa posms ir svarīgs. Apskatot iespējamo ārējās vides ietekmi var konstatēt, ka Mērsraga ostai ir labas izaugsmes iespējas, kamēr iespējamie draudi var tikt novērsti realizējot mērķtiecīgu ostas attīstības politiku, piesaistot ārējo publisko un privāto finansējumu ostas attīstības projektu finansēšanai.

2.8. Ostas attīstības perspektīvas un galvenie attīstību kavējošie faktori

Ostas attīstības iespējas nosaka virkne ostu darbību ietekmējoši faktori, kurus pēc to izcelsmes un rakstura nosacīti var iedalīt trīs galvenajās grupās – ģeogrāfiskie, tehniskie, kā arī ekonomiskie un politiskie faktori.

Mērsraga ostai ir visi priekšnosacījumi veiksmīgai darbībai kravu transporta nozarē un ar to saistītās uzņēmējdarbības attīstībai, jo osta atrodas koksnes, kūdras un tādu būvmateriāliem izmantojamo dabas resursu kā smilts, māla, un dolomīta kravu baseinu tuvumā, kā arī salīdzinoši tuvu reģiona pilsētām, ar kurām ir autoceļu sasaiste un kas ir būtiski arī pārējiem ostas darbības virzieniem, t.i., zivju pārstrādei, uzņēmējdarbības veicināšanai un tūrismam.

Mērsraga osta ir svarīgs posms jahtu ostu ķēdē Rīgas jūras līcī un līdz ar to tai ir arī ievērojams potenciāls jahtu tūristu piesaistē, kuri dodas apceļot Baltijas jūras austrumu piekrasti.

Tādējādi, no ģeogrāfiskā izvietojuma viedokļa raugoties, ostai ir plašs attīstības potenciāls visās līdzšinējās ostas darbības jomās.

Analizējot Mērsraga ostas attīstības iespējas, ļoti svarīgi ir ostas tehniskie rādītāji, ar ko šajā gadījumā domātas ostas hidrotehniskās konstrukcijas un citu infrastruktūras elementi – piestātnes, elektrības jaudas, tehniskais aprīkojums, kā arī ostas rīcībā esošo sauszemes teritoriju pieejamība, kravas laukumu platība un to attīstības iespējas.

Pašreizējie Mērsraga ostas hidrotehniskie parametri ļauj ostā apkalpot kuģus ar iegrimi līdz 6.5 m, platumu līdz 24 m, garumu līdz 130 m un kravnesību līdz 7000 tonnām. Šī arī ir vispieprasītākā flote papīrmalkas, šķeldas, zāgmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū.

Tomēr plānojot kravu apgrozījuma palielināšanu un sortimenta paplašināšanu, t.sk. perspektīvā uzsākt lauksaimniecības kravu apstrādi, nelielu apjomu tranzītkravu apstrādi un konteinerkravu apstrādi, aktuāls ir jautājums par papildus elektrības jaudām ostai, par krasta stiprinājuma izbūvi, par iekšējā kanāla padziļināšanu, par industriāla parka/logistikas centra izveidi 10,35 ha platībā bijušo zivju pārstrādes uzņēmumu teritorijās, par jaunu kravu laukumu izveidi, jaunu angāru izbūvi un dziļūdens piestātņu izveidošanu lielākas kravnesības kuģu apkalpošanai, jo īpaši tas ir būtiski attiecībā uz iespējām konteinerpārvadājumiem.

Pozitīvs aspekts, kas liecina par ostas attīstības iespējām, ir 2004. - 2006. gadā uzsāktā Ziemeļu mola rekonstrukcijas projekta pirmās kārtas pabeigšana, kuras rezultātā veikta Ziemeļu mola pagarināšana. Savukārt, ostas kanāla un akvatorijas padziļināšana, kā arī ES fondu piesaiste piestātņu Nr. 9, 6A, 6 un 1A izbūvei un rekonstrukcijai, ļauj apkalpot kuģus ar maksimālo iegrimi 6,5 m. Pozitīvs aspekts, kas liecina par ostas attīstības iespējām, ir 1998.-2019. gada periodā ostas pārvaldes un ostas komersantu veiksmīgā sadarbība, kā rezultātā ostā tika uzbūvēti vai rekonstruēti 10 ražošanas un kravu angāri, kā arī piestātnes Nr.4 un Nr.7. Ir izbūvēts jahtu servisa centrs, kravu laukumi, pievedceļi, rekonstruēti ostas ceļi, modernizēta ostas flote, veikta ostas kanāla padziļināšana, uzlabota kuģošanas un ostas drošība, kā arī realizēts elektroapgādes projekts ostas komersantiem.

Vēl viens rādītājs, kas ir svarīgs ostas darbībai kravas pārvadājumu sektorā, ir ostai pieejamā sauszemes teritorija, kas nosaka kravas laukumu veidošanas iespējas. Mērsraga ostā pašreizēja komersantiem iznomātā ostas teritorijas kopējā platība ir 45,05 ha, kas veido 69 % no ostas kopējās teritorijas. Ostas pārvaldei ir arī teritorijas

paplašināšanas iespējas, apgūstot pašreiz neizmantotos 3 ha ostas zemes Dienvidu pusē, kur paredzēts izveidot kravas laukumus, kā arī veikt zemes uzbēršanu Ziemeļu pusē un papildus iegūt ~5 ha, kur arī paredzēts izveidot jaunus kravas laukumus un noliktavas un kas nodrošinās priekšnosacījumus lielāku kravu apjomu apstrādei.

Vērtējot Mērsraga ostas attīstības perspektīvas kravas pārvadājumu jomā, paredzams, ka svarīga nozīme tuvākajos gados būs noturēt ostā esošos reģionālos kravu nosūtītājus, attīstīt bijušo zivju pārstrādes rūpnīcu teritorijas 10,35 ha kā loģistikas un industriālos parkus, kā arī ostas iespējas iesaistīties tranzītkravu transporta jomā, tai skaitā konteinerpārvadājumos.

Kā norādīts Satiksmes ministrijas Informatīvajā ziņojumā par Latvijas ostu darbu, konkurētspēju un attīstību, lai piesaistītu jaunas kravas loģistikas sektoram, nepieciešams nodrošināt labvēlīgus nosacījumus nodokļu un muitas formalitāšu kārtīšanai, kā arī palielināt starptautiskās reklāmas un mārketinga pasākumus.

Pagaidām Mērsraga ostā tranzīta kravu pārvadājumu jomā ir tikai viena krava tehniskā sāls, bet citu veidu kravu pārvadājumi nenotiek, jo pašreizējā attīstības posmā ostā nav atbilstošas infrastruktūras.

Vēl viens no faktoriem, kas nosaka ostas attīstības iespējas un attiecināms uz tehnisko faktoru grupu ir ceļu infrastruktūra, lai nodrošinātu piekļuvi dzelzceļam. Lai gan Mērsraga osta ir izvietota teritorijā autotransporta pievedceļiem un Mērsraga ostas pievedceļi atzarojas no valsts autoceļa tieši pie ostas teritorijas robežas, tomēr būtisks faktors, kas kavē ostas kravas pārvadājumu attīstību, jo īpaši tranzīta kravu virzienā ir dzelzceļa pievada trūkums vai vismaz laba autoceļu sasaiste ar tuvējo dzelzceļu, piemēram, asfaltēts autoceļš V1401 Stende – Lauciene – Mērsrags. Šī iemesla dēļ Mērsraga ostas ekonomiskais potenciāls kravas pārvadājumu jomā pašreizējā periodā netiek pilnībā izmantots, jo daļa tuvējā rajona uzņēmēju savu produkciju transportē caur Liepājas, Ventspils vai Rīgas ostu, kas atrodas daudz tālāk, bet uz kuriem ir labāki autoceļi, lai gan Mērsraga ostā attiecībā uz piem., koksnes kravu apstrādi, jau šobrīd ir līdzīgas infrastruktūras iespējas.

Tāpēc turpmākajā plānošanas periodā Mērsraga ostas pārvaldei sadarbībā ar Talsu novada pašvaldību un uzņēmējiem ļoti svarīgi ir risināt jautājumu par kvalitatīva autoceļa izveidošanu posmā no Stendes dzelzceļa stacijas līdz Mērsraga ostai vai no Laucienes līdz Mērsragam (~34 km garumā). It sevišķi Laucienes-Mērsraga ceļa posms ir svarīgs Mērsraga ostai un uzņēmējiem SIA “Metsa Forest Latvia”, SIA “Scandbio Latvia”, SIA “Fineks MT”, SIA “SCWENK Latvia”, SIA “Vika Wood”. Kā jau minēju iepriekš, uzņēmēji ietaupītu 1-1,20 EUR uz vienu eksportēto/ importēto tonnu kravas.

Ņemot vērā Mērsraga ostas ilgtermiņa mērķi - kļūt par Austrumkurzemes reģiona industriālās un ekonomiskās attīstības centru, ļoti nozīmīga ir ostas darbība uzņēmējdarbības veicināšanai. Tā kā šīs joma faktiski saistīta ar visiem Mērsraga ostas līdzšinējiem darbības virzieniem, tās attīstību nosaka visi tie paši tehniskie faktori, t.sk. uzņēmējdarbībai piemērotas teritorijas un infrastruktūras pieejamība, autoceļi u.c., kā arī ekonomiskie un politiskie faktori, piemēram, brīvās ekonomiskās zonas jautājums.

Mērsraga osta palīdz esošiem uzņēmumiem ar mērķi attīstīt pašreizējo uzņēmumu darbību, kā arī cenšas piesaistīt jaunus uzņēmumus, kuru darbība saistīta gan ar

komercravu pārvadājumiem, gan zivsaimniecību un jūras jahtu tūrismu. Tā rezultātā pēdējos gados Mērsraga ostā ir uzbūvēti no jauna vai rekonstruēti desmit angāri, pievadceļi ostai, drošības sistēmas un ostā izbūvēts jauns ceļš uz 9. piestātņi. Tiek domāts arī par pievienoto vērtību kravām ostā (šķirošana, pirms un pēcapstrāde utt.). Tas viss veicinās Mērsraga ostas atpazīstamību starptautiskā mērogā, kas netieši piesaistīs arī jaunus ostas pakalpojumu klientus visos ostas darbības virzienos.

Mērsraga ostas attīstības kontekstā tehnisko faktoru grupā nozīmīgākie pozitīvie faktori ir:

1. ostas izvietojums relatīvi bagātīga kravu baseina tuvumā;
2. salīdzinoši attīstīta ostas infrastruktūra, un uzsākti projekti tās tālākai pilnveidošanai;
3. esošie izbūvētie kravu laukumi un teritorijas paplašināšanas iespējas;
4. attīstīti kokapstrādes un celtniecības materiālu objekti;
5. aizsākta virkne pasākumu uzņēmējdarbības sekmēšanai, tai skaitā ostas pievadceļu izbūve, ostas ceļu izbūve un rekonstrukcija, realizēts elektroenerģijas apgādes projekts, svaru izbūve ostas ziemeļu un dienvidu pusē, jaunu angāru izbūve;
6. ir priekšnosacījumi jahtu tūrisma pakalpojumu attīstībai;
7. ostas flotes gruntsūcēju un velkoņu labais tehniskais stāvoklis;
8. 10.35 ha liela apbūvēta brīva teritorija, kas atrodas pie piestātņem Nr.6 un Nr.4.

Negatīvie faktori, kas pašreizējā periodā kavē ostas attīstību:

1. nepietiekams ostas akvatorijas dziļums lielākas kravnesības kuģu ienākšanai ostā, kas nepieciešams konteinerkravu pārvadājumu uzsākšanai un jaunu kravu piesaistīšanai, kā arī esošo kravu apgrozījuma palielināšanai, piesaistot jaunus kravas piegādātājus ar lielākas kravnesības kuģiem;
2. hidrotehnisko būvju – krasta nostiprinājumu stāvoklis, dziļūdens piestātņu skaits un esošo piestātņu aprīkojums;
3. nepietiekams tehniskais aprīkojums;
4. nepietiekama infrastruktūra – esošo kravas laukumu, noliktavu skaits un platība nav pietiekama, plānojot jaunu kravu, jo īpaši lauksaimniecības kravu, konteinerkravu pārvadājumus, kā arī palielinot esošo kravu apgrozījumu, kā arī muitas pakalpojumu un noliktavu trūkums;
5. inženiertehnisko komunikāciju nodrošinājums (iespējams, nepietiekama elektroenerģijas jauda);
6. nav kvalitatīvu, ostai pienākošu autoceļu, kas nodrošina saikni ar dzelzceļa pievadu Stendē.
7. (~34 km garumā) Laucienes-Mērsraga ceļa posms ir svarīgs Mērsraga ostai un uzņēmējiem SIA "Metsa Forest Latvia", SIA "Scandbio Latvia", SIA "Fineks MT", SIA "SCWENK Latvia", SIA "Vika wood".

Ekonomisko un politisko faktoru grupā kā svarīgākais izaicinājums ir jāmin ES fondu un valsts budžeta finansējumu piesaistes iespējas Mērsraga ostas infrastruktūras, uzņēmējdarbības attīstībai un citu pasākumu īstenošanai.

3. Mērsraga ostas attīstības stratēģija

3.1. Mērsraga ostas attīstības vīzija, mērķi un uzdevumi

3.1.1. Mērsraga ostas attīstības vīzija

Mērsraga osta ir viens no Kurzemes reģiona loģistikas centriem, kas par atsevišķu kravu grupām veiksmīgi konkurē ar reģiona lielajiem centriem Liepāju un Ventspili, kā arī Rīgas ostu. Ostā bez vietējās izcelsmes kravu apkalpošanas tiek pārkrautas arī tranzīta kravas, kuru apjoms nav liels (tehniskā sāls). Līdz ar industriālā parka izveidošanu bijušo zivju rūpnīcu teritorijās ar kopējo platību 10,35 ha, Mērsrags var attīstīties par vienu no Talsu novada ražošanas un izplatīšanas centriem, veicinot kravu apgrozījuma pieaugumu un pievienotās vērtības ražošanu un pakalpojumu sniegšanu ostā.

3.1.2. Mērsraga ostas attīstības mērķi

Mērsraga ostas attīstības stratēģiskais mērķis:

Kļūt par reģiona kravu pārvadājumu un reģionālās izaugsmes centru.

3.1.3. Darbības virzieni stratēģiskā mērķa sasniegšanai

Mērsraga ostā ir noteikti šādi darbības virzieni attīstības mērķu sasniegšanai:

1. 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.);
2. Radīt ostas esošajiem un potenciālajiem klientiem pievilcīgu ostas infrastruktūru, rekonstruēt hidrotehniskās būves un uzlabot navigācijas apstākļus;
3. Nodrošināt drošu un efektīvu ostas darbību;
4. Radīt bāzi uzņēmējdarbības attīstībai Mērsraga ostas teritorijā;
5. Nodrošināt kompleksu ostas marketinga aktivitāšu realizāciju;
6. Veidot virzību uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostas piestātnes;
7. Iegādāties ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītas iekārtas un ostā izbūvēt attiecīgo infrastruktūru;
8. Attīstīt un modernizēt ostas koplietošanas infrastruktūru;
9. Veidot industriālo parku/logistikas centru bijušo zivju rūpnīcu teritorijās ar kopējo platību 10,35 ha.

3.1.4. Atbilstība nacionālajiem plānošanas dokumentiem

Mērsraga ostas attīstības vīzija un stratēģiskais mērķis atbilst Latvijas Nacionālajā plānā noteiktajiem prioritārajiem mērķiem un attīstības mērķiem un rīcības virzieniem:

- Mērķis: Ilgtspējīga Latvijas ekonomikas izaugsme ar pieaugošu valsts konkurētspēju starptautiskajos tirgos.
 - Rīcības virziens: Augstražīga un eksportspējīga ražošana un starptautiski konkurētspējīgi pakalpojumi;
 - Rīcības virziens: Izcila uzņēmējdarbības vide.
- Mērķis: Stiprināt Latvijas reģionu starptautisko konkurētspēju.

- Rīcības virziens: Ekonomiskās aktivitātes veicināšana Mērsraga ostā – teritoriju potenciāla izmantošana.

3.1.5. Atbilstība Mērsraga novada pašvaldības plānošanas dokumentiem

Mērsraga ostas attīstības vīzija un stratēģiskais mērķis atbilst Mērsraga novada attīstības programmas stratēģiskajam mērķim (SM1):

- Attīstīt novada unikālo izdevību – ostu Mērsragā, nodrošinot Mērsraga novada atpazīstamību, attīstoties par reģiona industrializācijas centru.

Savukārt Mērsraga novada attīstības programmas ilgtermiņa mērķis (25M-O) ir attīstīt Mērsraga ostas infrastruktūru – kā priekšnoteikumu ekonomikas izaugsmei un dažādošanai.

Mērsraga ostas attīstības darbības virzieni un plānotie pasākumi atbilst šādiem Mērsraga novada attīstības programmā 2019.-2025.gadam noteiktajiem attīstības mērķiem un plānotajām rīcībām:

- Vidēja termiņa mērķis: Attīstīt Mērsraga ostas infrastruktūru – kā priekšnoteikumu ostas centieniem kļūt par Austrumkurzemes reģiona kravu pārvadājumu un ekonomiskās aktivitātes centru (25M-O):
 - Vidēja termiņa mērķis: Nodrošināt pietiekamu Mērsraga ostas akvatorijas daļas dziļumu un tā uzturēšanu (25M-O).
 - Vidēja termiņa mērķis: Paplašināt loģistikas pakalpojumu iespējas Mērsraga ostā (25M-O).
 - Vidēja termiņa mērķis: Palielināt kuģošanas drošību Mērsraga ostā (25M-O).
- Vidēja termiņa mērķis: Paaugstināt Mērsraga ostas pārvaldības efektivitāti (25M-O).
 - Vidēja termiņa mērķis: Popularizēt Mērsraga ostu, tās darbības virzienus (25M-O).
- Vidēja termiņa mērķis: Mazo ostu konkurences apstākļos attīstīt Mērsraga ostai atšķirīgas specializācijas virzību (piemēram, būvmateriālu, smilts pārkraušanu) (25M-O).
- Vidēja termiņa mērķis: Attīstīt jahtu piestātnes, pasažieru termināla izveidošanu Mērsraga ostā (25M-O).
- Vidēja termiņa mērķis: Virzīt ideju par Stendes industriālā parka/loģistikas centra izveidi un ceļa posma Mērsrags – Kūļi – Lauciena uzlabošanu (25M-O).

3.2. Darbības programma

Mērsraga ostas attīstības programmas Darbības programma nosaka prioritātes un pasākumus, kuri ir būtiski svarīgi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu Mērsraga ostas attīstību, veicinot stratēģisko attīstības mērķu sasniegšanu un noteikto uzdevumu izpildi.

Plānojot ostas attīstību, Mērsraga ostas pārvalde to saskaņo ar Mērsraga novada pašvaldību.

3.2.1. Ostas infrastruktūras attīstība

Infrastruktūra ir tautsaimniecības mugurkauls, uz kura balstās tās nozaru struktūra un teritoriālais izvietojums, tā ir pamats ekonomikas attīstībai, kā arī tās darbības traucējumi var radīt neatgriezeniskās sekas veselām nozarēm vai pat teritorijām. Infrastruktūras attīstības jautājumi ir jārisina pēc iespējas kompleksi, jo tikai ar atbilstošā komplektā nodrošinātu infrastruktūru reģionu var padarīt pievilcīgu komercdarbībai un investīcijām.

Plānveidīgas ostas infrastruktūras attīstības nodrošināšanai ir būtiski svarīga šādu attīstības pasākumu realizācija:

- Krasta stiprinājuma izbūve;
- Jaunu teritoriju apguve;
- Piestātņu celtniecība;
- Hidrotehnisko būvju rekonstrukcija un navigācijas aprīkojuma iegāde;
- Iegādāties ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītas iekārtas un izbūvēt attiecīgo infrastruktūru;
- Modernizēt ostas koplietošanas infrastruktūru;
- Elektrificēt ostu piestātnes;
- Industriālā parka/loģistikas centra izveide 10.35 ha platībā bijušo zivju rūpnīcu teritorijās.

Attīstot ostas infrastruktūru un realizējot ostas krasta stiprinājumu izbūvi, ir iespējama ostas kvalitatīva attīstība, kad līdztekus kravu apgrozījuma pieaugumam ostā tiek attīstīti pievienotās vērtības pakalpojumi. Ostas tālākai attīstībai ir būtiski svarīga ostā apstrādājamo kravu un sniegto pakalpojumu diversifikācija, kad paralēli zemas pievienotās vērtības „apjoma” kravu pārkraušanai tiek piesaistītas augstvērtīgas kravas, kuru piesaistei par pamatu kalpo ne tikai ostas ģeogrāfiskais novietojums vai pārkraušanas nosacījumi, bet arī noteiktā vietā pieejamais industriālais vai loģistikas pakalpojumu potenciāls. Uzlabotā infrastruktūra veicinās reģionā jau esošo un topošo visu nozaru ražotāju un pakalpojumu sniedzēju savstarpējo integrāciju, tādējādi, nodrošinot ne tikai jaunu transporta un loģistikas risinājumu attīstību, bet arī jaunu ražošanas jaudu un pakalpojumu rašanos. Piedāvājot ar valsts lielajām ostām konkurētspējīgus kravu transportēšanas nosacījumus, Mērsraga ostai, secīgi piesaistot vietējos ražotājus, ir iespēja attīstīties par reģiona mēroga apstrādes un loģistikas centru.

3.2.2. Sauszemes pievadceļu attīstība

Mērsraga ostai, līdzīgi kā citām Latvijas mazajām ostām, nav dzelzceļa pievadceļa, kas ierobežo šo ostu kvalitatīvas attīstības iespējas. Mērsraga ostai tuvākās dzelzceļa kravas stacijas – Stende un Tukums atrodas ~ 47.2 km no Mērsraga ostas. Turklāt, ņemot vērā Mērsraga ostas ģeogrāfisko novietojumu, t.i., atrašanos Mērsraga ciema centrā, nav iespējama dzelzceļa atzara izbūve līdz pašai ostas teritorijai.

Tādējādi veiksmīgu ostas attīstību ierobežo gan dzelzceļa pievadceļa trūkums, gan esošās autotransporta infrastruktūras stāvoklis, kas neļauj ostas pārvaldei realizēt ilgtspējīgu un pilnvērtīgu ostas attīstību.

Pašreizējā situācijā, veicot kravu pārvadājumus tikai pa autoceļu, tiek noslogota sabiedriskā transporta infrastruktūra, turklāt esošais valsts 1. šķiras autoceļš „Talsi –

Vandzene — Mērsrags” (P127, P131), pa kuru tiek transportēta pamata Mērsraga ostā pārkraujamo kravu plūsma, atrodas sabrukšanas stadijā, kas nākotnē apdraud jebkāda kravas un sabiedriskā transporta kustību šajā ceļa posmā.

Savukārt dzelzceļa pievada trūkums samazina Mērsraga ostas konkurētspēju, piesaistot liela apjoma vietējās kravas, kā arī izslēdzot jebkādas tranzīta kravu piesaistes iespējas.

Šāda situācija ne tikai ierobežo Mērsraga ostas kravu apgrozījuma pieauguma perspektīvas, bet apdraud ostas attīstību, kad, neskatoties uz realizējamajiem ostas attīstības projektiem, samazināsies ostas kravu pārkraušanas kapacitāte, kā rezultātā osta nenovēršami zaudēs savu konkurētspēju ar citām reģiona mazajām un lielajām ostām.

3.2.3. Talsu novada un komersantu projekts dzelzceļa stacijas „Stende 2” izveide

Dzelzceļa kravu transporta apstrādes nodrošināšanas nepieciešamais nosacījums ir „Stende 2” dzelzceļa stacijas būvniecība. Pašreizējā stacijas infrastruktūra nav piemērota dzelzceļa kravu iekraušanas/ izkraušanas operāciju veikšanai, pieļaujot tikai 15 dzelzceļa vagonu vienlaicīgu apstrādi. Līdz ar to ir nepieciešama kvalitatīvi jaunas dzelzceļa infrastruktūras izveide, kas nodrošinātu pietiekošu dzelzceļa kravu apstrādes jaudu.

Saskaņā ar sākotnējo koncepciju dzelzceļa stacijas izveide tiek plānota divās kārtās:

Dzelzceļa stacijas būvniecība

Lai nodrošinātu Stendes stacijas atbilstību kravu operāciju veikšanai, ir nepieciešama atsevišķas rampas izbūve, atsevišķs auto pievadceļš un kravu laukums autotransporta novietošanai, veicot kravu iekraušanas/ izkraušanas darbus (skat. 2.21. Tabulu).

3.1. Tabula. „Stende 2” stacijas būvniecība

Darbu komponente	Darbu apjoms
Sliežu ceļa celtniecība	~600 m
Rampas celtniecība	~350 m
Auto pievadceļa būvniecība	~2000 m
Kravas laukuma būvniecība	~40000 m ²

Loģistikas centra izveide

Papildus stacijas celtniecībai tiks veikta daudzfunkcionāla loģistikas centra celtniecība, kas paralēli Mērsraga ostas darbības nodrošināšanai, kalpotu Talsu, Tukuma un Kuldīgas rajonu apkalpošanai, nodrošinot kravu importa un eksporta operācijas, kā arī preču piegādi reģiona uzņēmumiem un mājāsaimniecībām.

Plānotā loģistikas centra teritorija ir 40 ha, kas ir paredzēta noliktavu, kravas laukumu, pievienotās vērtības pakalpojumu un ražošanas telpu celtniecībai.

3.2.4. Drošības apstākļu uzlabošana

Pēdējos gados drošība kļūst par arvien nozīmīgāku dzīves un darba sastāvdaļu. Drošība ir būtiski svarīgs aspekts, izvēloties potenciālos kravu transportēšanas koridorus, kā arī vietu uzņēmējdarbības veikšanai.

Kuģu satiksmes vadības aprīkojuma iegāde

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un Jūras drošības likuma prasībām Ostu pārvaldes izveido Kuģu Satiksmes dienestus, kuri organizē un kontrolē kuģu satiksmi ostā un ostas pievedceļos, veic kuģošanas drošības kontroles funkcijas attiecībā uz kuģu satiksmi ostā, ostas akvatorijā, kuģu ceļos, piestātnēs un terminālos.¹⁶ Minētās funkcijas, Ostas kapteiņa vadībā, veic kuģu satiksmes vadības operatori no kuģu vadības centra, kas tiek aprīkots ar pakalpojumu sniegšanai nepieciešamajām iekārtām, t.i., Kuģu satiksmes vadības aprīkojumu.¹⁷ Saskaņā ar LR MK noteikumiem Nr.1031 Kuģu satiksmes vadības centra pakalpojumi, ko sniedz Kuģu satiksmes vadības centra operators ietver:

1. Informācijas pakalpojumus – būtiskas informācijas savlaicīgu piegādi satiksmes dalībniekiem;
2. Satiksmes organizācijas pakalpojumus – drošas un efektīvas kuģu satiksmes organizēšanu Kuģu satiksmes vadības darbības rajonā, lai nepieļautu cilvēkiem un apkārtējai videi bīstamu situāciju rašanos.

Gan informācijas pakalpojumi, t.i., kuģu kustības nodrošināšanai būtiskās informācijas iegūšana, gan kuģu satiksmes organizācija ostā, notiek izmantojot Mērsraga ostas un ostas kapteiņa tehnisko aprīkojumu, kura tehniskais stāvoklis un iespējas, nosaka sniegto pakalpojumu kvalitāti un secīgi arī kuģu kustības nosacījumus Mērsraga ostas akvatorijā un tās pievedceļos. Tāpēc ir ļoti svarīgi iegādāties modernu kuģošanas drošības aprīkojumu (*Smart* boju, bojas, meteoroloģisko novērojamo staciju un citu aprīkojumu) kas atvieglotu Mērsraga ostas kapteiņa/loča darbu un uzlabotu kuģošanas drošības stāvokli Mērsraga ostā.

Ostas iekārtu un ostas aizsardzības sistēmas attīstība

Ostas iekārtu un ostas aizsardzība ir ilgtspējīgs, pastāvīgi pilnveidojams un attīstāms process, kas ietver nepārtrauktu personāla profesionālās kvalifikācijas uzturēšanu un uzlabošanu, atbilstoša tehniskā un tehnoloģiskā aprīkojuma nodrošināšanu un attīstību, aizsardzības procedūru un normatīvās bāzes izstrādi un pilnveidošanu, kā arī citus ostas iekārtu aizsardzības nodrošināšanai svarīgu pasākumu un aktivitāšu realizāciju.

3.2.5. Uzņēmējdarbības veicināšana

Mazo ostu darbībai ir liela loma atbilstošo novadu un reģionu attīstībā, kas nosaka arī nepieciešamību sekmēt uzņēmēj darbību visos mazo ostu darbības virzienos.

Mērsraga osta pēdējos gados ir uzsākusi darbību arī uzņēmējdarbības veicināšanai ar mērķi attīstīt bijušo zivju pārstrādes uzņēmumu teritorijas ~ 10,35 ha. platībā, kā arī

¹⁶"Jūrlietu pārvaldes un Jūras drošības likums", apstiprināts Saeimā 2015. gada 03. jūnijā

¹⁷ 2006. gada 19. decembra MK noteikumi Nr.1031 "Noteikumi par kuģu satiksmes vadības operatoru apmācību, sertifikāciju un kvalifikācijas pārbaudēm"

piesaistīt jaunus uzņēmumus, kuru darbība saistīta gan ar komerc kravu pārvadājumiem, gan zivsaimniecību un jūras jahtu tūrismu u.c. nozarēm.

Industriālā parka loģistikas centa izveide

Izvēloties vietu savas komercdarbības attīstībai, ar vien lielāka nozīme tiek piešķirta pieejamajiem atbalsta pasākumiem, kas ir īpaši svarīgi sabiedrībām, kuras pirmo reizi realizē savas darbības paplašināšanu ārpus savas izcelsmes valsts robežām. Šādām sabiedrībām ir īpaši svarīga palīdzība viņu darbības sākumposmā, reģistrējot uzņēmumu, kārtojot ar teritorijas nomu saistītās formalitātes, būvniecības procedūras, personāla atlase, utt. Saskaņā ar Rietumu Eiropas valstu pieredzi šādas aktivitātes vislietderīgāk ir realizēt centralizēti, izveidojot noteiktu struktūrvienību atbalsta sniegšanai, kur šādi komercsabiedrības attīstību veicinoši centri - industriālie parki un biznesa inkubatori kļūst par noteiktu teritoriju attīstības centriem, ne tikai palīdzot sabiedrībām uzsākt komercdarbību noteiktajā teritorijā, bet arī veicinot jaunu komersantu piesaisti un ražotņu attīstību.

Mērsraga ostas pārvalde ir veikusi priekšdarbus industriālā parka un loģistikas centra izveidošanai, kurā paredzēts izvietot gan jaunas ražotnes, gan muitas noliktavas, gan telpas pakalpojumu sniedzējiem. Parkam paredzētajai teritorijai bijušo zivju rūpnīcu vietā aptuveni ~ 10,35 ha platība ir ļoti labvēlīgs izvietojums uzņēmējdarbības uzsākšanai, jo jaunajiem uzņēmējiem būs pieejamas ostas piestātnes Nr.7, Nr.6. un Nr.4. kravu piegādēm vai eksportam ar jūras transportu.

3.2.6. Mērsraga ostas attīstības rezultatīvie rādītāji

Ostas attīstību raksturo rezultatīvie rādītāji, kurus secīgi apkopojot un izvērtējot, var novērtēt stratēģisko mērķu ieviešanas gaitu.

Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības programmu 2014. – 2020.gadam, ir noteikti šādi Mērsraga ostas, kas ir aktīvi iesaistīta starptautiskajā kravu apmaiņā un ražošanas attīstībā, attīstībai būtiskie rezultatīvie rādītāji:

1. Ostas kopējie rezultativitātes rādītāji:

1.1. kopējais pārkrauto kravu apjoms (tūkst. t.) un apkalpoto pasažieru skaits:

1.1.1. pārkrauto kravu apjoms (ievestās, izvestās kravas);

1.1.2. apkalpoto pasažieru skaits (prāmju pasažieri, kruīza);

1.1.3. kuģu skaits;

1.1.4. kuģu vidējā bruto tonnāža.

1.2. teritoriju izmantošanas vidējā intensitāte, pārkrauto kravu apjoms uz ha termināļiem iznomātās teritorijas;

1.3. darbavietu skaits ostas uzņēmumos;

1.4. darbavietu skaits rūpnieciskajos/ražošanas uzņēmumos.

2. Ostas pārvaldes rezultativitātes rādītāji:

2.1. infrastruktūras pietiekamība:

2.1.1. kuģu maksimālie parametri (platums, garums, iegrime), kuri var ienākt ostā, tikt apkalpoti un pilnībā piekrauti;

2.1.2. ostas pievedceļu nodrošinājums;

2.1.3. kuģošanas drošība – incidentu skaits ostas akvatorijā.

- 2.2. no jauna piesaistīto nomnieku skaits;
- 2.3. ostas pārvaldes ienākumu daļa, kura novirzīta investīcijām;
- 2.4. realizēto investīciju projektu skaits (ES fondu līdzfinansēts, ostas pārvaldes finansējums).

Savukārt kā mazajai ostai Mērsraga ostai ir saistoši šādi rezultatīvie rādītāji:

1. Mazo ostu veiktspējas rādītāji:
 - 1.1. uzņēmumu skaits, dalot pēc darbības veida;
 - 1.2. iznomātās un brīvās teritorijas (ha);
 - 1.3. veiktās investīcijas (ostas pārvaldes, komersantu);
 - 1.4. darbavietu skaits ostas uzņēmumos (esošās, plānotās, no jauna radītās);
 - 1.5. uzņēmumu apgrozījums naudas izteiksmē;
 - 1.6. nomaksātie nodokļi;
 - 1.7. ienākošo kuģu skaits (zvejas, kravu, jahtas, u.c.).

3.3. Rīcības plāns stratēģisko mērķu sasniegšanai

3.3.1. Darbības virziens: Radīt koordinētu un ilgtspējīgu ostas attīstības sistēmu

Uzdevums	Aktivitātes	Laika periods	Atbilstība Mēsraga novada attīstības programmas mērķiem	Rezultatīvie indikatori	Finansējuma avoti, EUR	Atbildīgās institūcijas
Kvalitatīva plānošanas ietvara izveide	Ostas attīstības programmas Rīcības plāna aktualizēšana	2021. – 2025.gads	SM1	Aktualizēts rīcības plāns; aktualizēšanas biežums: 1 reizi divos gados	Mēsraga ostas pārvalde, budžeta līdzekļi	Mēsraga ostas pārvalde

1.3.1. Darbības virziens: Radīt ostas esošajiem un potenciālajiem klientiem pievilcīgu ostas infrastruktūru

Uzdevums	Aktivitātes	Laika periods	Atbilstība Mēsraga novada attīstības programmas mērķiem	Rezultatīvie indikatori	Finansējuma avoti, EUR	Atbildīgās institūcijas
Ostas padziļināšana	Ostas iekšējā kanāla padziļināšana	2021. - 2025. gads	25M-O	Ostas iekšējā kanāla dziļums 6.0, kuģu ar iegrimi 5.0 m un kravnesību 3500 tonnas apkalpošana	ERAF fonds*, Mēsraga ostas pārvalde 0,300 milj. EUR, izmaksas tiks precizētas	Mēsraga ostas pārvalde
	Ostas uzturēšanas padziļināšana	2021. - 2025. gads	25M-O	Ūdens dziļuma uzturēšana ostā	Mēsraga ostas pārvalde, budžeta līdzekļi	Mēsraga ostas pārvalde

Ostas sauszemes pievadceļu infrastruktūras attīstība	„Stende 2” dzelzceļa stacijas būvniecība	2021. - 2025. gads	25M-O	Paplašināta dzelzceļa stacija, sliežu ceļš: 3800 m, kravas laukumi rampas: 500 m un nojumes izbūve.	Komerksabiedrības**, 8,7 milj. EUR izmaksas tiks precizētas. Mēsruga ostas pārvalde piedalās kā darba grupas dalībnieks	Komerksabiedrības Talsu novada pašvaldība
	Loģistikas centra izveide „Stende 2” stacijas teritorijā	2021. - 2025. gads	25M-O	Loģistikas centrs	Komerksabiedrības**, izmaksas tiks precizētas. Mēsruga ostas pārvalde piedalās kā darba grupas dalībnieks, bez līdzfinansējuma	Komerksabiedrības Talsu novada pašvaldība
	2 šķiras autoceļa „Stende – Lauciene – Mēsrags” (V1401) pilna rekonstrukcija, atjaunojot bojāto cieto segumu, ceļa posma Lauciene – Mēsrags noklāšana ar cieto segumu	2021. - 2025. gads	25M-O	Rekonstruēts autoceļš, kopējais garums ~ 47.2 km	Valsts budžets*, stratēģiskais investors, izmaksas tiks precizētas. Mēsruga ostas pārvalde piedalās kā darba grupas dalībnieks bez līdzfinansējuma	VAS “Latvijas Valsts ceļi”, iesaistītās pašvaldības
Elektroenerģijas pieslēgumu jaudas	110 KW elektropārvaldes līnijas izbūve	2021. - 2025. gads	25M-O	Jaunas apakšstacijas izbūve, jaunas elektroenerģijas pārvades sistēmas	ERAF, A/S Sadales tīkls, Komersanti, aptuvenās izmaksas 10 milj. EUR	Mēsruga ostas pārvalde, A/S Sadales tīkls, Komersanti

palielināšana ostas teritorijā				izbūve, rezultātā būs pieejami jauni elektrotīkla pieslēgumu Mērsraga novadā	Mērsraga ostas pārvalde piedalās kā sadarbības partneris	
Virzīties uz klimat-neitralitātes mērķu sasniegšanu	Elektrificēt ostas piestātnes	2021.-2025. gads	25M-O	rezultātā būs pieejami jauni elektrotīkla pieslēgumi pie piestātnēm un iegādāti elektriskie ostu celtņi	ERAF fonds, izmaksas tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde, Komersanti
Hidrotehnisko būvju rekonstrukcija	Ostas iekšējā kanāla krasta stiprinājuma izveide	2021. - 2025. gads	25M-O	Ostas iekšējā kanāla dziļums 6.0 m, kuģu ar iegrimi 5.0 m un kravnesību 3500 tonnas apkalpošana	ERAF fonds*, Mērsraga ostas pārvalde 2.0 milj. EUR, izmaksas tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde
	Slipa rekonstrukcija	2021. - 2025. gads	25M-O	Kuģu apkalpošana ar bruto tilpību līdz 250 t.	INTERREG programmas, ERAF*, Mērsraga ostas pārvalde un komercsabiedrība, izmaksas: 790 tūkst. EUR	Mērsraga ostas pārvalde, komercsabiedrība
Piestātņu būvniecība/rekonstrukcija	Piestātnes Nr.1; Nr.2; Nr.3; Nr.4; Nr.5; 6a un jahtu piestātnes rekonstrukcija	2021. - 2025. gads	25M-O	Rekonstruētas piestātnes ar kopējo garumu 470 m.	Mērsraga ostas pārvalde un komercsabiedrības**, izmaksas: 2,5 milj. EUR, kuras tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde, komercsabiedrības

	Piestātnes Nr.8 būvniecības I kārtā	2021. - 2025. gads	25M-O	Dziļūdens piestātne, gultnes atzīme: -8.0 m, garums 90 m, kravas laukums	EJZF, SIA „Mērsraga Termināls”**, izmaksas: ~1,5 milj. EUR	SIA „Mērsraga Termināls”
Vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītās iekārtas un attiecīgās infrastruktūras izveide un	Vides aizsardzības iekārtu iegāde	2021. - 2025. gads	25M-O	Naftas produktu skimmers, norobežojošās bonas, naftas produktu absorbējošās bonas un paklāji	INTERREG Cental Baltic, ERAF, Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde
	Dažādi citi ostas infrastruktūras uzlabojumi (sateču ūdeņu attīrīšanas iekārtas, ceļi, Wi-Fi tīkls, ūdens apgāde, ugunsdzēsības aprīkojuma iegāde utt.)	2021. - 2025. gads	25M-O	Jaunu ceļu izbūve. Ostas infrastruktūras uzlabošana	INTERREG Cental Baltic, ERAF, Mērsraga ostas pārvalde, un komercsabiedrības izmaksas: ~0,9 milj. EUR, kuras tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde, Komerccabiedrības
Rekonstrukcija	Esošās biroja ēkas rekonstrukcija	2021. - 2025. gads		Rekonstruēta ostas administrācijas ēka	~0,2 milj.EUR	Mērsraga ostas pārvalde
Drošības līmeņa uzlabošana	Mērsraga ostas caurlaižu modernizēšana un videonovērošanas sistēmas izveide	2021. - 2025. gads	25M-O	Aprīkota ostas video-novērošanas sistēma un divplūsmu caurlaides sistēma	INTERREG Cental Baltic, Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas: ~0,150 milj. EUR, tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde, Kurzemes plānošanas reģions

	Ostas apgaismošanas infrastruktūras izveide	2021. - 2025. gads	25M-O	Pārvietojama un stacionāra ostas apgaismošanas sistēma	INTERREG, Igaunijas – Latvijas pārrobežu programma, Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas: 0,13 milj. EUR, tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde, Kurzemes plānošanas reģions
Kuģošanas drošības līmeņa uzlabošana	Kuģu satiksmes vadības aprīkojuma iegāde	2021. - 2025. gads	25M-O	Kuģošanas drošības aprīkojuma iegāde ostas kapteiņa kuģu vadības drošības uzlabošanai	INTERREG, Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programma Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas: 0,300 milj. EUR, tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde, Latvijas Jūras akadēmija, Skultes un Salacgrīvas ostu pārvaldes
	Navigācijas aprīkojuma uzlabošana	2021. - 2025. gads	25M-O	Kanāla boju komplekti, skaits: 9 gab., molzīmes, skaits: 2 gab.	INTERREG, Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programma un Mērsraga ostas pārvalde, aptuv. izmaksas: 0,107 milj.EUR	Mērsraga ostas pārvalde, Latvijas Jūras akadēmija un Kurzemes plānošanas reģions
	Ostas flotes modernizācija	2021. - 2025. gads	25M-O	Ostas velkoņi un ostas gruntssūcēji	Mērsraga ostas pārvalde, aptuvenās izmaksas: 0,100milj. EUR	Mērsraga ostas pārvalde
Termināļu, loģistikas centra, ražotņu izveide, modernizēt	Lauksaimniecības kravu termināļu izbūve	2021. - 2025. gads	25M-O	Daudzfunkcionāls kravu pārkraušanas komplekss	Atbalsta programmas uzņēmējiem (Intereg, LIAA, ALTUM, Horizont 2020, LAD utt.)*, komercsabiedrības**,	Komerccsabiedrības

koplietošanas infrastruktūru					izmaksas: 3,5 milj. EUR, kuras tiks precizētas	
	Industriālā parka un loģistikas centra izveide bijušo zivju rūpnīcu teritorijā 10,35 ha platība	2021. - 2025. gads	25M-O	Reģionāls industriāls un loģistikas komplekss	Komerksabiedrības**, izmaksas tiks precizētas	Komerksabiedrības
	Jahtu un mazizmēra kuģu pasažieru termināļa izbūve, jahtu novietošanas infrastruktūras izbūve	2021. - 2025. gads	25M-O	Specializēts jahtu un mazizmēra kuģu terminālis, jahtu novietošanas laukums un jahtu angārs	Komerksabiedrības**, izmaksas: 2,00 milj. EUR, kuras tiks precizētas	Komerksabiedrības
	Zvejnieku infrastruktūras uzlabojumi	2021. - 2025. gads	25M-O	Uzlabota, mūsdienu prasībām atbilstoša infrastruktūra,	EJZF, Komerksabiedrības**, izmaksas: 1,4 milj. EUR, kuras tiks precizētas	Komerksabiedrības
Kravu laukumu izbūve	Kravas laukuma izveide	2021. - 2025. gads	25M-O	Kravas laukumi ar kopējo platību 5 ha	Komerksabiedrības**, izmaksas tiks precizētas	Komerksabiedrības

* Finansējuma pieejamība nav apstiprināta, tāpēc projekti tiks realizēti tikai gadījumā, ja būs pieejams minēto fondu finansējums

** Projektu realizācija ir atkarīga no komerksabiedrību spējas nodrošināt nepieciešamo finansējuma apjomu

3.3.3. Darbības virziens: Radīt bāzi uzņēmējdarbības attīstībai Mērsraga ostas teritorijā

Uzdevums	Aktivitātes	Laika periods	Atbilstība Mērsraga novada attīstības programmas mērķiem	Rezultatīvie indikatori	Finansējuma avoti	Atbildīgās institūcijas
Uzņēmējdarbības veicināšana	Jaunas infrastruktūras izbūve	2021. - 2025. gads	25M-O	Jaunu uzņēmumu skaits	Atbalsta programmas uzņēmējiem (Interreg, LIAA, ALTUM, Horizonts 2020, EJZF utt.), komercsabiedrības	Mērsraga ostas pārvalde, komercsabiedrības
Kompleksu ostas marketinga aktivitāšu realizācija	Marketinga stratēģijas izstrāde	2021. - 2025. gads	25M-O	Mērsraga ostas marketinga stratēģija un rīcības programma	Mērsraga ostas pārvalde, izmaksas tiks precizētas	Mērsraga ostas pārvalde
	Dalība starptautiskos transporta forumos	2021. - 2025. gads	25M-O	Pasākumu skaits	LIAA atbalsts un Mērsraga ostas pārvalde, ostas uzņēmēji	Mērsraga ostas pārvalde
	Tiešā marketinga pasākumu realizācija	2021. - 2025. gads	25M-O	Kontaktu skaits	LIAA atbalsts un Mērsraga ostas pārvalde, budžeta līdzekļi	Mērsraga ostas pārvalde
	Reklāmas materiālu izveide un izplatīšana	2021. - 2025. gads	25M-O	Izdoto/ izplatīto materiālu skaits	LIAA atbalsts un Mērsraga ostas pārvalde, budžeta līdzekļi	Mērsraga ostas pārvalde
	Marketinga aktivitāšu monitorings/ audits	2021. - 2025. gads	25M-O	Marketinga aktivitāšu analīze; audita biežums: vienu reizi gadā	Mērsraga ostas pārvalde, budžeta līdzekļi	Mērsraga ostas pārvalde

4. Finanšu plānošana

Mērsraga ostas pārvaldes finanšu plānošana tiek veikta, sastādot un pildot Mērsraga ostas pārvaldes budžetu. Saskaņā ar Latvijas Republikas „Likumu par ostām” Mērsraga ostas pārvalde nolikumā noteiktajā kārtībā izstrādā finanšu līdzekļu izlietojuma tāmes projektu nākamajam kalendārajam gadam un turpmākajiem pieciem gadiem un, ja nepieciešams, precizējumus iepriekšējā gadā iesniegtajā perspektīvajā finanšu līdzekļu izlietojuma tāmē. Līdz ar to Mērsraga ostas pārvaldes kārtējā gada budžets kā īstermiņa plānošanas dokuments un piecu gadu budžets kā vidēja termiņa dokuments pamato Mērsraga ostas attīstības stratēģijā noteiktās darbības, nodrošinot finansiālo iespēju principa ievērošanu, veicot attīstības programmas izstrādi un ieviešanu. Mērsraga ostas pārvaldes kalendārā gada budžets un piecu gadu budžeta prognoze ir uzskatāma par Mērsraga ostas attīstības programmas sastāvdaļu, kas tiek izstrādāta, ņemot vērā plānā noteiktās aktivitātes. Savukārt plānā noteikto aktivitāšu un pasākumu realizācija tiek skatīta, pamatojoties uz šajos dokumentos paredzētajiem un pieejamajiem finanšu līdzekļiem.

5. Sasniedzamie rezultāti

Realizējot Mērsraga ostas attīstības programmā paredzētās darbības, ir plānots sasniegt noteiktus ar Mērsraga ostas darbību saistītus rezultātus. Sasniedzamie rezultāti ir noteikti, ņemot vērā potenciāli pieejamo finansējumu, attīstības aktivitāšu realizācijai.

5.1. Tabula. Darbības virzienu ietvaros sasniedzamie rezultāti (uz 31.12.2025.)

Nr.	Aktivitāte	Rezultāts	Rezultatīvais rādītājs
1.	Mērsraga ostas caurlaižu sistēmas modernizēšana, ostas aizsardzības aprīkojuma modernizēšana un videonovērošanas sistēmas modernizēšana	Uzlabota ostas aizsardzība	Aprīkota ostas aizsardzības, video-novērošanas sistēma un divplūsmu caurlaides sistēma
2.	Ostas apgaismošanas infrastruktūras izveide	Uzlaboti darba drošības apstākļi	Pārvietojama un stacionāra ostas apgaismošanas sistēma
3.	Ostas kuģošanas drošības aprīkojuma iegāde	Uzlabota navigācijas drošība	Aprīkots ostas kapteiņa kuģu satiksmes vadības kabinets
4.	Navigācijas aprīkojuma uzlabošana	Uzlabota navigācijas drošība	Kanāla boju komplekti, skaits: 9 gab., molzīmes, skaits: 2 gab.
5.	Mārketinga aktivitātes	Uzlabota ostas atpazīstamība	Pieaudzis pārkrauto kravu apjoms
6.	Krasta stiprinājuma izbūve un padziļināšana	Uzlabota ostas infrastruktūra	Izbūvēts 514 m garš krasta stiprinājums
7.	Piestātņu rekonstrukcija un būvniecība	Uzlabota ostas infrastruktūra	Uzbūvēta piestātne Nr.8, rekonstruēta piestātne Nr.1 un Nr.3
8.	Dažādi citi ostas infrastruktūras uzlabojumi	Izveidota no jauna un uzlabota ostas infrastruktūra	Ierīkots WiFi pārklājuma tīkls ostā, iegādāts un izvietots ostā

			ugunsdzēsēšanas aprīkojums rekonstruēts slīps un ostas ceļi
9.	Jaunu termināļu izbūve un ražošanas infrastruktūras izbūve	Jauna ostas infrastruktūra	Izbūvēti jauni kravas laukumi 5 ha platībā, noliktavas ar platību 5000 m ² , uzstādīts termināļu aprīkojums, izbūvēta jauna termināļu un ražošanas infrastruktūra
10.	Ostas flotes modernizācija	Kuģošanas drošības uzlabošana	Uzlaboti darba apstākļi ostas flotes darbiniekiem, kuģu tehniskais stāvoklis un energoefektivitāte
11.	Zivju izkraušanas vietas, laivu glabāšanas laukuma izbūve, zvejniekiem nepieciešamā aprīkojuma iegāde	Jauna ostas infrastruktūra	Uzlaboti darba apstākļi piekrastes zvejniekiem
12.	Virzība uz klimatneitralitātes mērķu sasniegšanu, elektrificēt ostas piestātnes	Elektrificēt ostas piestātnes, iegādāties un iegādāties elektriskos ostas celtņus	Energoefektivitāte, vides aizsardzība
13.	Industriālā parka/loģistikas centra izveide 10,35 ha platībā	Izveidotas jaunas darba vietas, uzlabota ostas infrastruktūra	Pieaudzis pārkrauto kravu apjoms
14.	Vides aizsardzības uzlabošana Mērsraga ostā	Iegādāties ar vides aizsardzības prasību ievērošanu saistītas iekārtas un izbūvēt ostas infrastruktūru	Izbūvēta sateču ūdeņu attīrīšanas iekārta, iegādātas iekārtas vides aizsardzībai ostā

5.2. Tabula. Plāna realizācijas rezultātā sasniedzamie attīstības rezultatīvie rādītāji

Nr.	Rādītāja nosaukums	2019.gads	2025.gads
1.	<i>Ostas kopējie rezultativitātes rādītāji:</i>		
1.1.	Pārkrauto kravu apjoms (tūkst. t.)	468,2	550.0
1.2.	t.sk. ievestās kravas	37	50.0
1.3.	t.sk. izvestās kravas	431,2	500.0
1.4.	Kuģu skaits	133	145
1.5.	Kuģu vidējā bruto tonnāža	3520	4300
1.6.	Teritoriju izmantošanas vidējā intensitāte, kopējā (t./m ²)	8,27	9.00
1.7.	Darbavietu skaits ostas uzņēmumos	40	60
1.8.	Darbavietu skaits ražošanas uzņēmumos	25	50
2.	<i>Ostas pārvaldes rezultativitātes rādītāji:</i>		
2.1.	Infrastruktūras pietiekamība:	2.2	5
2.1.1.	Kuģu maksimālie parametri (platums, garums, iegrime), kuri var ienākt ostā, tikt apkalpoti un pilnībā piekrauti;	13/130/6,5	16/130/7.0
2.1.2.	Ostas pievedceļu nodrošinājums;	3	5
2.1.3.	Kuģošanas drošība – incidentu skaits ostas akvatorijā.	0	0
2.2.	No jauna piesaistīto nomnieku skaits;	0	1
2.3.	Ostas pārvaldes ienākumu daļa, kura novirzīta investīcijām, milj.EUR;	0.02	0.7
2.4.	Realizēto investīciju projektu skaits (ES fondu līdzfinansēts, ostas pārvaldes)	0	1

	finansējums).		
3.	<i>Mazo ostu veikspējas rādītāji:</i>		
3.1.	uzņēmumu skaits, dalot pēc darbības veida;	14	18
3.2.	iznomātās un brīvās teritorijas (ha);	45.05/33	48/30
3.3.	veiktās investīcijas (ostas pārvaldes, komersantu), milj.EUR;	0.06	3.4
3.4.	darbavietu skaits ostas uzņēmumos (esošās, plānotās, no jauna radītās);	40	60
3.5.	Mērsraga ostas pārvalde apgrozījums naudas izteiksmē	964196	1200 000
3.6.	Mērsraga ostas pārvaldes nomaksātie nodokļi	291658	350000
3.7.	ienākošo kuģu skaits (zvejas/ kravu/ jahtas.).	388/133/ neuzskaita	420/150/100

Attīstības programmas izvērtēšana tiek veikta, beidzoties plāna darbības termiņam. Stratēģiskā mērķa novērtēšana notiek, izvērtējot sasniegtos rezultātos rādītājus, t.i., salīdzinot tos ar plānā noteiktajiem vēlamajiem sasniedzamajiem rezultātiem 2025.gadā. Programmas darbības novērtējumam ir jāietver attīstības stratēģijas īstenošanas progresa analīze, tai skaitā:

- veikto darbību mērķu un uzdevumu sasniegšanas – t.i., arī rādītāju sasniegšanas – virzienā, analīzi;
- konstatēto noviržu no plānotā analīzi un skaidrojumu;
- secinājumus un ieteikumus darbības uzlabošanai ar mērķi pilnībā sasniegt sākotnēji izvirzītos rādītājus.

Stratēģiskā mērķa sasniegšanas rezultātie rādītāji ir atskaites punkts Mērsraga ostas pārvaldei, pieņemot lēmumus, plānojot ikgadējo budžetu un investīciju plānu, kā arī izvērtējot atsevišķu pasākumu ieviešanas nepieciešamību. Stratēģijas darbības novērtēšanas uzdevums ir uzlabot plānošanas un ar to saistīto aktivitāšu kvalitāti, nodrošinot pietiekošu informatīvo bāzi jaunu, ar attīstību saistītu mērķu un uzdevumu noteikšanai.