**LATVIJAS MAZĀS OSTAS**

**Izziņas avots:** Portāls nra.lv, Jānis MEGNIS, 29.aprīlis 2015.

**Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Latvijas mazās ostas papildus zvejniecībai sāka iesaistīties starptautiskā kravu eksportā un importā un starptautiskā jahtu tūrisma apritē.**

Modernākas flotes ienākšana Baltijas jūras kravu pārvadājumos ir sekmējusi 2000. gadā Mērsraga ostas un 2002. gadā Skultes un Salacgrīvas ostu padziļināšanas līdz 6,5 metriem projektu realizāciju. Pieaugot pieprasījumam pēc lielākas tonnāžas kuģiem 2010. līdz 2011. gadam, Skultes un Mērsraga ostās ir realizēti padziļināšanas projekti līdz 8,25 metriem. Paralēli padziļināšanas projektiem Skultes, Mērsraga un Pāvilostas ostās ir veikti kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas darbi.

Šo projektu realizācijas rezultātā Skultes un Mērsraga ostās šobrīd tiek apkalpoti kuģi ar kravnesību līdz 8000 tonnām, Salacgrīvas ostā kuģi ar kravnesību līdz 5000 tonnām. Šāda flote ir pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, zāģmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū. Aptuveni 70% šo kravas veidu eksporta mazajās ostās tiek nodrošināts ar šādiem kuģiem. Doto tendenci apstiprina mazo ostu kopējie kravu apgrozījumu pieaugumi laika posmā no 1998. gada līdz šodienai.

Apaļkoku, šķeldas un koksnes granulu eksports veidoja 76% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma 2014. gadā. Mazajām ostām nav dzelzceļa pievadu, tādēļ kravas tiek piegādātas vai nosūtītas ar autotransportu. Tas ir noteicis mazo ostu orientāciju uz vietējo, respektīvi, Latvijas izcelsmes, produktu eksportu un produktu, kas paredzēti pārstrādei vai patēriņam Latvijā, kā arī importu. Tranzīta kravas mazajās ostās pagaidām apstrādātas netiek. Izņēmums ir Skultes osta, kurai ir kravas terminālis Zvejniekciema stacijā trīs kilometru attālumā no ostas, kas devis iespēju nodrošināt ogļu eksportu. Būtisku pienesumu kravu diapazona paplašināšanai devuši mazo ostu jaunie tehniskie parametri, kuri nodrošina «jūras» klases kuģu ar augstu jūras spēju un ledus klasi pieņemšanu. Tas nozīmē sekmīgu mazo ostu darbību arī ziemas navigācijas periodā. Kravu īpašniekiem ir vitāli svarīgi nodrošināt kravu apriti bez pārtraukumiem visa gada garumā, jo produktu cenas ir pārāk augstas, lai varētu atļauties to «iesaldēšanu» ziemas periodā. Balstoties uz tehnisko parametru paaugstināšanos, mazajām ostām ir izaugsmes iespējas, piesaistot kravas no NVS valstīm.

Pirms padziļināšanas projektu realizācijas kūdras eksporta īpatsvars no mazajām ostām bija mazāks nekā 1%, jo kūdras eksportam ir ekonomiski izdevīgi kuģi ar kravnesību ne mazāku par 5000 tonnām. Veiktie padziļināšanas darbi deva iespēju dotās kravnesības kuģu apstrādei mazajās ostās kopš 2000. gada, tādēļ kūdras kravu īpašnieki būtiski aktivizēja savu darbību. Kūdras eksports līdz šim notiek Mērsraga un Skultes ostās. Ņemot vērā straujo kūdras eksporta kopējo pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids arī nākotnē nodrošinās kravu apgrozījuma kāpumu mazajās ostās.

Mazajām ostām kravu apgrozījuma pieaugumu ir nodrošinājis arī enerģētiskās šķeldas eksports, pēc kuras pieprasījums Ziemeļeiropā strauji aug. Tas saistīts ar ES prasībām pēc atjaunojamiem energoresursiem. Arī šinī gadījumā noteicošā loma bija ostu parametriem, jo šķeldas eksports ar kuģiem, kuru kravnesība ir mazāka par 5000 tonnu, nav ekonomiski izdevīgs.

Būtisku kravu apgrozījuma daļu veido celtniecības materiālu imports, pamatā granīta šķembas ceļu būves projektiem.

Svaigas un saldētas zivis sastāda 2–5% no kopējā mazo ostu kravu apgrozījuma. Pamatā tās ir Baltijas jūrā nozvejotās un no Skandināvijas valstīm importētās zivis, kuras tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Svaigu zivju pieņemšanu nevar vērtēt klasiskajā izpratnē, jo tieši zivis apstrādes procesā iegūst augstāko pievienoto vērtību un to apstrāde nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Katra nozvejotā tonna zivju ienes Valsts kasē aptuveni EUR 450 nodokļu formā. Zivju apstrādātāji lielāko daļu no savas produkcijas eksportē uz NVS valstīm. Jaunie mazo ostu tehniskie parametri un saldētavu jaudas mazo ostu teritorijās var kļūt par impulsu saldētu produktu, tajā skaitā zivju, tranzīta kravu piesaistei mazajām ostām.

Katras ostas kravu apgrozījums ir atkarīgs no ostas izvietojuma pie kravu baseinos esošajiem resursiem. Saskaņā ar Latvijas ikgadējo ciršanas tāmi nākamajiem 30 gadiem Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastei ikgadējais mežu ciršanas apjoms sastāda 5,67 miljonus kubikmetru gadā. Tas līdz 1999. gadam nodrošināja Salacgrīvas ostai aptuveni 50% no visu mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma katru gadu. Otra Rīgas jūras līča Vidzemes krasta osta – Skulte – aktīvu kravu eksportu uzsāka tikai 1998. gadā, taču jau 2000. gadā kļuva par līderi starp mazajām ostām un 2002. gadu beidza ar rekordlielu kravu apgrozījumu – vairāk nekā 600 tūkstošiem tonnu.

Vidzemes mazās ostas pēc Latvijas iestāšanās ES ir kļuvušas pievilcīgākas Igaunijas kravas eksportētājiem, jo Pērnavas ostā, tās ģeogrāfiskās atrašanās vietas dēļ, ir ierobežoti kuģu kanāla dziļuma parametri.

Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē meža ciršanas apjoms sastāda 2,02 miljonus kubikmetru gadā. Gandrīz 90% koksnes kravas no Kurzemes mazajām ostām ir nosūtītas no Mērsraga.

Rojas osta ir lielākā Rīgas jūras līča zvejas osta, kur bāzējas lielākā daļa līča zvejas flotes. Ostā aktīvi darbojas zivju apstrādes un zvejas kuģu remonta uzņēmumi. Realizējot ostas padziļināšanas un rekonstrukcijas projektu, Rojas ostai ir reālas iespējas atkal aktīvi konkurēt ar Mērsraga ostu. Šobrīd ir visi priekšnoteikumi arī kūdras eksporta aktivizēšanai, jo Kurzemes kūdras krājumi ir pietiekami – ap 70 miljoni tonnu.

Engure ir zvejas un jahtu osta, kura nodrošina attiecīgā piekrastes reģiona ekonomisko aktivitāti. Engures ostā nav objektīva pamata prognozēt aktīvu kravas apstrādi.

Lielupe pēc a/s Jūras līcis bankrota ir zaudējusi savu nozīmi kā zvejas osta. Vienlaikus Latvijas lielākā kūrorta pilsēta nav iedomājama bez attīstīta jahtu tūrisma.

Pāvilosta ir vienīgā Latvijas mazā osta, kura atrodas pie Baltijas jūras. Tiešais Ventspils un Liepājas ostu tuvums, kā arī ierobežotais kuģu ceļa dziļums, kuru nevar palielināt bez molu rekonstrukcijas, praktiski izslēdz Pāvilostu no kravu pārvadājumu tirgus. Pāvilosta nodrošina zvejas kuģu bāzēšanos. Vienlaikus Pāvilosta ir ļoti atraktīva jahtu tūrismam. Pāvilostas ostas teritorijā ir izbūvēta jahtu osta, kur notiek jahtu ziemošana un remonts.

**UZZIŅAI**

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

• Skultes, Salacgrīvas, Mērsraga un Rojas ostas šodien nodrošina Baltijas jūras kravu pārvadājumus, zvejas kuģu bāzēšanos un jahtu tūrismu.

• Engures un Pāvilostas ostas nodrošina zvejas flotes bāzēšanos un jahtu tūrismu.

• Lielupes osta tiek izmantota jahtu tūrismam.

**Latvijas mazās ostas galvenokārt specializējušās:**

• Apaļkoku, šķeldas un koksnes granulu eksportā;

• Granīta šķembu un citu būvmateriālu;

• Kūdras eksportā;

• Svaigu un saldētu zivju pieņemšanā.