

RĪGAS BRĪVOSTA



RĪGAS BRĪVOSTAS
ATTĪSTĪBAS
PROGRAMMA

2019-2028

Satura rādītājs

Saīsinājumu un terminu saraksts	4
Kopsavilkums	5
Ievads	9
1. Rīgas brīvostas attīstības programmas 2019.-2028.gadam sagatavošanas ietvars	10
1.1 Tiesiskais ietvars	10
1.2 Plānošanas dokumentu ietvars	12
1.3 Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2019.-2028. gadam īstenošanas un aktualizācijas kārtība	14
1.4 Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2019.-2028. gadam izstrādes gaita	15
2. Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2009-2018 izpilde	16
3. Rīgas brīvostas raksturojums	18
3.1 Rīgas brīvostas saimnieciskās darbības apskats	18
3.1.1. Kravu apgrozījums	18
3.1.2. Pasažieru pārvadājumi	19
3.1.3. Kuģu satiksme	20
3.2. Ostas teritorija un tās izmantošana	20
3.3. RBP īpašumā un valdījumā esošā infrastruktūra	22
3.3.1. Hidrotehniskās būves	22
3.3.2. Sauszemes transporta tīkli un cita infrastruktūra	23
3.3.3. Kravu pārkraušanas infrastruktūra	24
3.3.4. Pasažieru apkalpošanas infrastruktūra	25
3.4. Ostas pārvaldība	25
3.4.1. RBP statuss un funkcijas	25
3.4.2. Nekustamā īpašuma objektu īpašuma tiesības un pārvaldība Rīgas brīvoštā	25
3.4.3. Licencēta komercdarbība Rīgas brīvoštā	26
3.4.4. SIA "Rīgas brīvoštā flote"	26
3.5. Finanšu vadība un tarifu politika	27
3.5.1. Rīgas brīvoštā pārvaldes saimnieciskās darbības ieņēmumi	27
3.5.2. Rīgas brīvoštā pārvaldes saimnieciskās darbības izmaksas	28
3.6. Vides aizsardzība	29
3.7. Ostas drošība un aizsardzība	29
3.7.1. Kuģošanas drošība	29
3.7.2. Ostas termināļu drošība	30
3.7.3. Sabiedriskā kārtība un apsardze	30
3.8. Informācijas tehnoloģiju sistēmas	30
3.9. Ostas mārketinga un komunikācija	31
3.9.1. Mārketinga	31
3.9.2. Komunikācija un sociālā atbildība	31
3.9.3. Starptautiskā sadarbība	31
3.10. Rīgas brīvoštā strādājošie uzņēmumi Rīgas brīvoštā kravu apgrozījums pa stividoruzņēmumiem	32
4. Tirgus analīze	33
4.1. Rīgas brīvoštā tirgus areāls	33
4.2. Baltijas jūras koridors	33
4.3. Kravu segmenti	36
4.3.1. Energoresursu kravas	38
4.3.2. Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas	39
4.3.3. Konteinerkravas	40
4.3.4. Prāmju un pasažieru pārvadājumi	41
4.3.5. Pārējās kravas	42
4.4. Rīgas brīvoštā tirgus pozīcija	42

5.	Kravu apgrozījuma prognozes	45
5.1.	<i>Minimālais scenārijs</i>	48
5.1.1.	Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums	48
5.1.2.	Energoresursu kravu prognoze	48
5.1.3.	Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu prognoze	48
5.1.4.	Konteinerkravu plūsmas prognoze	48
5.1.5.	Prāmju kravu pārvadājumu prognoze	49
5.1.6.	<i>Minimālā scenārija</i> kopsavilkums sadalījumā pa kravu veidiem	49
5.2.	<i>Optimistiskais scenārijs</i>	50
5.2.1.	Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums	50
5.2.2.	Energoresursu kravu prognoze	50
5.2.3.	Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu prognoze	50
5.2.4.	Konteinerkravu plūsmas prognoze	51
5.2.5.	Prāmju kravu pārvadājumu prognoze	51
5.2.6.	<i>Optimistiskā scenārija</i> kravu apgrozījuma prognoze	51
6.	Rīgas brīvostas Stipro un vājo pušu, iespēju un draudu analīze	52
7.	Rīgas brīvostas attīstības stratēģija	53
7.1.	Rīgas brīvostas misija un vīzija	53
7.1.1.	Misija	53
7.1.2.	Vīzija	53
7.2.	Rīgas brīvostas stratēģiskie mērķi	53
7.3.	Stratēģiskais rīcības plāns	56
7.3.1.	SM1: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā	57
7.3.2.	SM2: Izveidot Rīgu par nozīmīgu krūzi un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā	58
7.3.3.	SM3: Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos	59
7.3.4.	SM4: Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvostā	60
7.3.5.	SM5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus	61
7.3.6.	SM6: Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru	62
7.3.7.	SM7: Uzturēt un attīstīt kravu un pasažieru plūsmu apkalpošanai atbilstošu sauszemes infrastruktūru	63
7.3.8.	SM8: Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošas un efektīvas ostas drošības un aizsardzības sistēmas	64
7.3.9.	SM9: Stiprināt labas pārvaldības un korporatīvās kultūras principus RBP	65
7.3.10.	SM10: Īstenot ilgtspējīgu finanšu politiku	66
7.3.11.	SM11: Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu	67
7.3.12.	SM12: Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu "klasteri", nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju	68
7.3.13.	SM13: Attīstīt Rīgas brīvostu atbilstoši "viedās ostas" darbības principiem	69
7.3.14.	SM14: Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi	70
8.	Stratēģiskais finanšu plāns un sociāli ekonomiskā ietekme	71
8.1.	Metodoloģija un galvenie pieņēmumi	71
8.2.	Attīstības scenāriju finanšu prognozes	72
8.3.	Investīcijas	73
8.4.	Jūtīguma un risku analīze	74
8.5.	Sociāli ekonomiskā ietekme	75

Saīsinājumu un terminu saraksts

- AER** – atjaunojamie energoresursi
- airBaltic** – AS “Air Baltic Corporation”
- AS** – akciju sabiedrība
- Baltijas jūras koridors** – viens no četriem galvenajiem jūras transporta koridoriem, kas apkalpo importa un eksporta plūsmas uz/no Eirāzijas iekšzemes teritorijām, uz kuru apkalpošanu orientējas arī Rīgas brīvosta
- CSP** – Centrālā statistikas pārvalde
- DWT** – *deadweight tonnage* (dedveita tonnāža)
- EBITDA** – *earnings before interest, taxes, depreciation and amortization* (peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas)
- EK** – Eiropas Komisija
- ES** – Eiropas Savienība
- GT** – *gross tonnage* (bruto tonnāža)
- leinteresētās puses** – fiziskās un juridiskās personas un valsts un pašvaldības institūcijas, kas ir ieinteresētas konkrētu darbību veikšanā (t. sk. var ietekmēt vai kontrolēt darbību, var piedalīties darbības īstenošanā, vai kuras var ietekmēt darbības rezultāti vai darbības blakus efekti)
- IKP** – iekšzemes kopprodukts
- IMDG** – *International Maritime Dangerous Goods Code* (Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss)
- ISPS** – *International Ships and Port Facilities Security Code* (Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss)
- KSVC** – Kuģu satiksmes vadības centrs
- Lidosta Rīga** – VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””
- LDz** – VAS “Latvijas Dzelzceļš”
- MK** – Ministru kabinets
- Ostas apkaimes** – Rīgas pilsētas apkaimes, kas daļēji atrodas Rīgas brīvostas teritorijā vai robežojas ar Rīgas brīvostas teritoriju, vai atrodas Rīgas brīvostas tiešā tuvumā un kuras var ietekmēt Rīgas brīvostas darbība
- POR** – *Port of Rotterdam International* (Roterdamas ostas struktūrvienība)
- PPP** – publiskā un privātā partnerība
- RBAP 2019-2028** – Rīgas brīvostas Attīstības programma 2019.-2028.gadam
- RBAP 2009-2018** – Rīgas brīvostas Attīstības programma 2009.-2018. gadam
- RBF** – SIA “Rīgas brīvostas flote”
- RBP** – Rīgas brīvostas pārvalde
- Ro-Pax** – *Roll on – Passenger* (kravu-pasažieru prāmis)
- Ro-Ro** – *Roll on – Roll off* (ritošās kravas)
- RTP 2006-2018** – Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam
- RTP 2030** – Rīgas teritorijas plānojums līdz 2030. gadam
- SIA** – sabiedrība ar ierobežotu atbildību
- Stividoruzņēmums** – uzņēmums, kas veic kravu iekraušanu/izkraušanu kuģos
- SVID** – stiprās un vājās puses, iespējas un draudi
- SDG** – sašķidrināta dabas gāze
- SPG** – sašķidrināta propāna gāze
- TEN-T** – *Trans-European Transport Network* (Eiropas Transporta tīkls)
- Terminālis** – šī dokumenta ietvaros tiek lietots kā sinonīms vārdam “stividorkompānija”
- TEU** – *twenty foot equivalent unit* (divdesmit pēdu ekvivalenta vienība (konteineru pārvadājumos))
- ~ - apmēram

Kopsavilkums

Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2019.-2028. gadam sagatavošanas ietvars

Rīgas brīvostas pārvalde (RBP) saskaņā ar Likuma par ostām 7. panta trešās daļas 1. punktu ir sagatavojusi Rīgas brīvostas Attīstības programmu 2019.-2028. gadam (*RBAP 2019-2028*). RBP valde apstiprina *RBAP 2019-2028* atbilstoši Ministru kabineta (MK) 2012. gada 29. maija noteikumu Nr. 378 "Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums" 33.3. apakšpunktam.

RBAP 2019-2028 ir sagatavota saskaņā ar Eiropas Savienības (ES), Latvijas Republikas un Rīgas pilsētas pašvaldības politikas plānošanas un teritorijas attīstības plānošanas dokumentu noteikto ietvaru. Minēto plānošanas dokumentu izmaiņas var noteikt nepieciešamību precizēt arī atsevišķus *RBAP 2019-2028* noteiktus stratēģiskos mērķus vai darbības to sasniegšanai.

Rīgas brīvostas raksturojums

Rīga ir multifunkcionāla osta, kurā tiek pārkrautas visu veidu kravas. Pēc apjoma lielākie kravu veidi pagājušo 10 gadu periodā ir ogles, naftas produkti, konteinerkravas, dažādi kokmateriāli, ķīmiskās beramkravas, metāli, lauksaimniecības produkti, kā arī būvniecības materiāli un Ro-Ro kravas. Laika posmā no 2009. līdz 2014. gadam ostā pārkrauto kravu kopapjoms pakāpeniski pieauga, 2014. gadā sasniedzot 41,1 milj. tonnu (lielākais kravu apgrozījums Rīgas brīvostas vēsturē). Kopš 2015. gada, samazinoties energoresursu tranzītam, ostā pārkrauto kravu kopapjoms ir samazinājies.

Aizvadīto 10 gadu laikā ir mainījusies Rīgas brīvostā pārkrauto kravu struktūra – samazinājies ogļu un naftas produktu īpatsvars, bet pieaudzis konteineru, lauksaimniecības un metāla kravu īpatsvars. Šajā periodā tranzīta kravas veidoja ~75-80 % no kopējā Rīgas brīvostas kravu apjoma, turklāt ~85-90 % no kopējā kravu apgrozījuma ir ar jūras transportu nosūtītās kravas.

Kopējais Rīgas brīvostas apkalpoto pasažieru skaits 2017. gadā bija 830,4 tūkstoši, turklāt 90 % no tā veido prāmju pasažieri. 2017. gadā ostā ienāca 86 kruīza kuģi, atvedot uz Rīgu 87,4 tūkst. kruīza tūristu, kas ir lielākais kruīza pasažieru skaits pēdējos desmit gados.

Rīgas brīvostas termināļu kopējā pārkraušanas jauda ir 63 milj. tonnu gadā, un brīva pārkraušanas jauda ir pieejama visos kravu segmentos. Rīgas brīvostā ir 122 piestātnes kravu pārkraušanai, to kopgarums ir 18,17 km. Osta var pieņemt/apkalpot kuģus ar garumu līdz 300-320m, maksimālā kuģa iegrime pie piestātnes ir 15 m. Rīgas brīvostā darbojas viens specializētais jūras pasažieru terminālis, kas atrodas Daugavas labajā krastā Andrejsalā, blakus pilsētas centram.

Rīgas brīvostas uzņēmumu klasteri veido ~200 dažādi uzņēmumi, kuru darbība ir saistīta ar ostas pakalpojumiem: 35 stividoruzņēmumi, deviņi kravu uzglabāšanas uzņēmumi, 31 kuģu aģentēšanas uzņēmums, astoņi velkoņu un bunkurēšanas pakalpojumu sniedzēji, seši ražošanas uzņēmumi, trīs kuģu būves un remonta uzņēmumi, kā arī ~90 uzņēmumi, kas sniedz citus ar kravu un kuģu apkalpošanu saistītus pakalpojumus.

Lielākā daļa no Rīgas brīvostā strādājošajiem stividoruzņēmumiem ir multifunkcionāli kravu termināļi, kas apstrādā dažādu veidu kravas. Pie specializētajiem termināļiem ir pieskaitāmi deviņi ostas lejamkravu termināļi, viens specializētais konteineru terminālis, kā arī specializētais ķīmisko beramkravu terminālis. Kravu apgrozījumu lielāku par 1 milj. tonnu gadā 2017. gadā nodrošināja septiņi stividoruzņēmumi.

Rīgas brīvostas pārvaldes raksturojums

Rīgas brīvostas pārvaldību saskaņā ar normatīvajiem aktiem nodrošina RBP, kas ir atvasināta publisko tiesību juridiskā persona. RBP funkcijās ietilpst ostas pārvaldība ostas maksu un tarifu, navigācijas un kuģošanas drošības, apsardzes un vides aizsardzības prasību ievērošanas jomā, iekšējo normatīvo aktu izstrāde un izpildes kontrole, līgumu slēgšana ar komercsabiedrībām par darbību ostas teritorijā, ostas infrastruktūras attīstības plānošana un nodrošināšana u. c. Likumā par ostām noteiktās ostas pārvaldes funkcijas.

RBP rīcībā esošos finanšu līdzekļus ir atļauts izmantot tikai ostas un tās infrastruktūras apsaimniekošanai un attīstīšanai, kā arī Likumā par ostām noteikto RBP funkciju īstenošanai. RBP pārvalda ar ostas darbību saistītus aktīvus 426 milj. EUR apmērā. RBP darbības nodrošināšanai nesaņem valsts un pašvaldības budžeta līdzekļus (neskaitot publisko finansējumu infrastruktūras investīciju projektu īstenošanai no ES fondiem). Lielāko daļu

no RBP ieņēmumiem nodrošina ieņēmumi no ostas maksām. Savukārt lielākās RBP izmaksu pozīcijas ir fiksētās izmaksas – nolietojums, pamatlīdzekļu uzturēšana, personāla izmaksas un pakalpojumu izmaksas.

Tirgus raksturojums

Rīgas brīvosta apkalpo plašu Eirāzijas kontinenta daļu – galvenokārt Krieviju, arī Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Uzbekistānu un citas valstis kontinenta iekšzemē, kurām nav pieejas jūrai. Rīgas brīvostas tirgus areāla valstīs ir ~282 milj. iedzīvotāju un to IKP sasniedz 2,5 triljonus ASV dolāru. Šo teritoriju apkalpojošās ostas pārkrauj aptuveni 1,2 miljardus tonnu jūras kravu gadā. Tās tiek pārvadātas pa četriem galvenajiem koridoriem: Baltijas jūras koridoru, Melnās-Azovas jūras koridoru, Arktisko koridoru un Tālo Austrumu koridoru. Pēc apkalpoto kravu apjoma Baltijas koridors ir lielākais.

Rīgas brīvosta ir Baltijas jūras koridora sastāvdaļa. Baltijas jūras koridora ostu kopējais apgrozījums ir ~500 milj. tonnu gadā, jeb 42 % no kopējā kravu apgrozījuma iepriekš minēto transporta koridoru ostās. Rīgas brīvosta ir Baltijas jūras koridora piektā lielākā osta, kas apkalpo 7 % no Baltijas jūras koridora kravām.

Starp Baltijas jūras koridora ostām pastāv liela konkurence. Tas skaidrojams gan ar to, ka ostām ir līdzīgs darbības profils un tās orientējas uz vienu un to pašu iekšzemes teritoriju apkalpošanu, gan ar to, ka reģionā kopumā ostu jaudas pārsniedz kravu plūsmu kopapjomu. Konkurenci būtiski pastiprina Krievijas mērķtiecīga darbība Krievijas un pat Vidusāzijas valstu kravu novirzīšanai uz savām ostām.

Rīgas brīvosta ir izteikta tranzīta osta, t. i., ostā galvenokārt (75-80 % no kravu kopējā apgrozījuma) tiek pārkrautas tranzīta kravas, kuru izcelsme vai galamērķis ir ārpus Latvijas (galvenokārt – Krievijā un Baltkrievijā).

Lielākā daļa no Rīgas brīvostā apkalpotajām tranzīta kravām ir energoresursu kravas, kuru lielāko īpatsvaru veido Krievijas fosilā kurināmā – ogļu un naftas produktu – eksports. Ņemot vērā ģeopolitisko situāciju un Krievijas transporta attīstības politiku, kā arī globālās tendences enerģētikas jomā, šāda atkarība rada nozīmīgus riskus Rīgas brīvostas turpmākai attīstībai.

Ogles veido ~35 % no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma un ir nodrošinājušas ievērojamu ieguldījumu ostas izaugsmē pēdējo 20 gadu laikā. Mainoties tirgus konjunktūrai, ogļu kravas ir visriskantākais kravu segments Rīgas brīvostai, ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, Krievijas ostu attīstības plānus, kā arī ogļu patēriņa apjoma un ģeogrāfijas izmaiņas pasaules tirgū. Savukārt naftas produkti 2017. gadā veidoja 17 % no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma, bet ilgtermiņā ir paredzams naftas produktu apgrozījuma samazinājums, ko ietekmē iepriekš minētie ar tirgus konjunktūru saistītie faktori.

RBAP 2019-2028 izstrādes procesā veiktajā tirgus izpētē konteinerkravas, lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas ir identificētas kā Rīgas brīvostas perspektīvie kravu segmenti. Attīstības potenciāls ir identificēts arī pasažieru pārvadājumiem.

Konteinerkravas ir visstraujāk augošais kravu segments Latvijā. Pēdējo 10 gadu periodā to apjoms ir divkārtšojies, pieaugot vidēji par 10 % gadā un sasniedzot 450 tūkst. TEU. Rīgas brīvosta nodrošina 99 % no Latvijas ostu kopējā konteinerkravu apgrozījuma. Arī uz turpmākajiem gadiem šī segmenta attīstības perspektīva ir pozitīva.

Lauksaimniecības kravu (t. sk. labība un labības produkti) attīstības potenciālu Rīgas brīvostā nosaka divi faktori: Latvijas graudu eksporta apjoma pieaugums, kā arī iespējas piesaistīt tranzīta kravas no kaimiņvalstīm (Igaunijas, Lietuvas, Baltkrievijas un Ukrainas). Arī mežrūpniecības kravu apgrozījumu Rīgas brīvostā galvenokārt veido Latvijas eksports, un ir sagaidāms, ka mežrūpniecības kravu apjoms Rīgas brīvostā būs stabils.

Kravu apgrozījuma prognozes

RBAP 2019-2028 izstrādes gaitā transporta nozares konsultanti Port of Rotterdam International (POR) ir sagatavojuši Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma prognozes līdz 2037. gadam, izstrādājot divus scenārijus – *Minimālo* un *Optimistisko*. *Minimālais scenārijs* paredz situāciju, kad vienlaikus iedarbojas vairāki Rīgas brīvostai nelabvēlīgi tirgus faktori, savukārt *Optimistiskais scenārijs* aplūko situāciju, kad jūras kravu pārvadājumu tirgus attīstīsies Rīgas brīvostai labvēlīgi.

Minimālajā scenārijā Rīgas brīvostas kravu apgrozījums samazinās no 34 milj. tonnu

2017. gadā līdz 29 milj. tonnu 2027. gadā un ~18 milj. tonnu 2037. gadā. Kravu apgrozījuma samazinājuma galvenie iemesli ir ogļu un lejamkravu apjoma samazinājums. Pretstatā kravu kopapjomam, konteinerkravu apgrozījums palielinās no 446 tūkst. TEU 2017. gadā līdz 610 tūkst. TEU 2027. gadā un līdz 690 tūkst. TEU 2037. gadā. Lielāko daļu no konteinerkravu apgrozījuma nodrošinās tranzīta kravas. Apkalpoto pasažieru skaits nedaudz samazināsies, samazinoties Latvijas iedzīvotāju skaitam.

Optimistiskajā scenārijā Rīgas brīvostas kopējais kravu apgrozījums līdz 2027. gadam atkal sasniegs 41 milj. tonnu, bet līdz 2037. gadam 42 milj. tonnu. Salīdzinoši nemainīgu kravu apgrozījumu ilgtermiņā ietekmēs ogļu un lejamkravu pārkraušanas apjoma samazināšanās. Vienlaikus konteinerkravu apjoms palielināsies līdz 720 tūkst. TEU 2027. gadā un 1 milj. TEU 2037. gadā, lielāko īpatsvaru veidojot tranzīta kravām. Palielinās arī pasažieru apjomi: no 830 tūkst. 2017. gadā līdz 1 milj. 2027. gadā un 1,4 milj. 2037. gadā, pieaugot gan prāmju, gan kruīza kuģu pasažieru skaitam.

Attīstības stratēģija

Rīgas brīvostas attīstības stratēģija ietver ostas misiju, vīziju, stratēģiskos mērķus un Stratēģisko rīcības plānu turpmākajiem 10 gadiem.

Rīgas brīvostas misija:

Rīgas brīvostas kā globāla kravu transportēšanas krustpunkta uzdevums ir apmierināt tirgus pieprasījumu pēc kvalitatīviem visu veidu kravu pārkraušanas pakalpojumiem, pielāgojoties klientu vēlmēm, globālajām tirgus izmaiņām un piedāvājot pievilcīgus nosacījumus ar ostas darbību saistītās uzņēmējdarbības attīstībai.

Ar sociāli atbildīgas politikas īstenošanu Rīgas brīvosta nodrošina apkārtējās vides ilgtspēju un sociālā dialoga veidošanu starp ostu un sabiedrību.

Rīgas brīvostas apņemšanās ir nodrošināt pievilcīgu investīciju piesaistes vidi ostas kravu pārkraušanas, kravu apstrādes un ražošanas attīstībai, lai sniegtu stabili augošu ieguldījumu Latvijas ekonomikā.

Rīgas brīvostas vīzija:

Rīgas brīvosta ir multifunkcionāla, moderna un ilgtermiņa attīstībā orientēta osta transporta koridoru krustpunktā ar pieaugošu nozīmi globālajā kravu un pasažieru transporta ķēdē, kas klientiem nodrošina drošus un uzticamus augstas kvalitātes ostas pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām un atbilstoši Eiropas ostu labajai praksei.

Rīgas brīvosta ir ilgtspējīgs Baltijas mēroga biznesa, ražošanas uzņēmumu un investīciju piesaistes centrs ar būtisku pienesumu tautsaimniecībā.

Rīgas brīvostas izaugsme ir balstīta uz sociāli atbildīgas politikas īstenošanu, ilgtspējīgu resursu izmantošanu, rūpēm par vidi un ilgtermiņa sadarbības veidošanu ar valsts un pašvaldības institūcijām un sabiedrību visaptverošas un integrētas transporta infrastruktūras attīstīšanā.

Atbilstoši Rīgas brīvostas misijai un vīzijai ir definēti ostas attīstības stratēģiskie mērķi un ir izstrādāts *Stratēģiskais rīcības plāns* to sasniegšanai. Stratēģiskie mērķi ir formulēti un strukturēti atbilstoši četrām vispārējām RBP darbības jomām: kravu pārkraušana un pasažieru pārvadājumi; pievienotā vērtība, industrializācija un teritorijas attīstība; infrastruktūras attīstība un inovācijas; ostas pārvaldība.

RBP stratēģisko mērķu (SM) karte ir parādīta 1. attēlā. *Stratēģiskā rīcības plāna* ietvaros katram SM ir sniegts tā pamatojums, definētas galvenās darbības mērķa sasniegšanai, kā arī norādīta saikne ar pārējiem stratēģiskajiem mērķiem.

Detalizētas darbības stratēģisko mērķu sasniegšanai, kā arī to izmaksas, finansēšanas avoti un ekonomiskais pamatojums tiks noteikts secīgos *Darbības plānos*, t. sk. pirmais *Darbības plāns* 2019.-2022. gadu periodam, savukārt nākamie – katrs trīs gadu periodam.

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavots *Stratēģiskais finanšu plāns*, aplēšot RBP ieņēmumus un darbības izmaksas, kā arī investīcijas un ar tām saistītās finansēšanas plūsmas. *Stratēģiskais finanšu plāns* ir sagatavots saīsinātam periodam pieci gadi (līdz 2023. gadam), lai nodrošinātu pietiekamu aprēķinu ticamības līmeni. Finanšu plāns ir sagatavots, balstoties uz POR konsultantu sagatavoto kravu plūsmu prognozi un ieņēmumu prognozi.

Stratēģiskais finanšu plāns pamato RBP finansiālās iespējas īstenot *RBAP 2019-2028* noteiktās darbības, aplēš pieejamo pašu līdzekļu apjomu investīciju projektu finansēšanai, kā arī izvērtē iespējamos riskus un to ietekmi uz RBP finansiālo stāvokli plānošanas periodā. Konstatēts, ka būtiskākā ietekme uz RBP finanšu plūsmām un finansiālo stabilitāti ir kravu apjomu izmaiņu riskam, turklāt lielākais risks ir saistīts ar ogļu pārkraušanas apjoma izmaiņām. Šo risku pastiprina tirgus riski, kas ir saistīti ar energoresursu kravu turpmāko tranzītu caur Baltijas valstu ostām. Pārējie kravu veidi katrs atsevišķi neveido tik būtisku daļu no kopējā Rīgas brīvostas pārkrauto kravu portfeļa, un līdz ar to katra kravu veida pārkraušanas apjoma samazinājums neveido tik lielu ietekmi uz RBP finanšu rezultātiem.

Attēls Nr. 1

Stratēģisko mērķu 2019.-2028. gadam karte

Rīgas brīvostas
pārvaldes
darbības joma

Stratēģiskie mērķi (SM)

Kravu pārkraušana un pasažieru pārvadājumi	SM 1: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā	SM 2: Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā					
Pievienotā vērtība, industrializācija un teritorijas attīstība	SM 3: Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos	SM 4: Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvo ostā	SM 5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus		SM 12: Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu "klasteri", nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju	SM 13: Attīstīt Rīgas brīvostu atbilstoši "viedās ostas" darbības principiem	SM 14: Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi
Infrastruktūras attīstība un inovācijas	SM 6: Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru	SM 7: Uzturēt un attīstīt kravu un pasažieru plūsmu apkalpošanai atbilstošu sauszemes infrastruktūru	SM 8: Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošas un efektīvas ostas drošības un aizsardzības sistēmas				
Ostas pārvaldība	SM 9: Stiprināt labas pārvaldības un korporatīvās kultūras principus RBP	SM 10: Īstenot ilgtspējīgu finanšu politiku	SM 11: Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu				

Ievads

Rīgas brīvostas Attīstības programma 2019.-2028. gadam (RBAP 2019-2028) ir sagatavota laikā, kad transporta nozare pasaulē piedzīvo straujas pārmaiņas gan ekonomisko un politisko notikumu, gan tehnoloģiskā progresa ietekmē.

Globālā preču un pakalpojumu tirdzniecība 2017. gadā uzrādīja augstāko pieauguma tempu pēdējos sešos gados, pat neskatoties uz daudzviet ieviestajiem tirdzniecības ierobežojumiem. Tirdzniecības apjomu pieaugums pārsniedz globālā iekšzemes kopprodukta (IKP) pieaugumu, kas norāda uz turpmāku ekonomikas globalizāciju. Prognozes 2018. gadam arī ir pozitīvas, tomēr prognožu izpildi var būtiski ietekmēt gan iespējamā tirdzniecības ierobežojumu paplašināšana, gan Ķīnas ekonomikas strukturālās izmaiņas (pāreja no investīciju fāzes uz patēriņa fāzi, kas paredz ievērojami mazāku importa apjomu), kas kopumā nozīmē neskaidru nākotnes attīstību, pastāvot gan lielām iespējām, gan būtiskiem riskiem.

Līdzīgas tendences ir vērojamas globālajā jūras pārvadājumu nozarē – pārvadāto preču apjoms 2017. gadā ir palielinājies par 4% un saglabā līdzvērtīgu pieauguma prognozi 2018. gadam. Vidējā termiņā līdz 2023. gadam tiek prognozēta nozares izaugsme vidēji par 3,8 % gadā, bet konteinerkravu segmentā – pat par 6-7 % gadā. Tomēr šo prognozi būtiski apdraud ieviestie tirdzniecības ierobežojumi starp ASV, Ķīnu, Eiropas Savienību (ES) u. c. pasaules valstīm un reģioniem, kas nākotnē varētu palielināties.

Transporta un uzglabāšanas nozare veido svarīgu Latvijas ekonomikas sastāvdaļu, stabili nodrošinot ~15% no kopējā preču un pakalpojumu ražošanas apjoma. Kopējais kravu pārvadājumu apjoms (tonnās) Latvijas transporta tīklā pēdējo 20 gadu laikā ir palielinājies, tomēr kopš 2015. gada līdz ar ģeopolitiskās situācijas izmaiņām ir vērojams kravu apjoma samazinājums. Caur Latvijas jūras ostām 2017. gadā tika saņemti vai nosūtīti ~55% no kopējā kravu apgrozījuma valstī, turklāt Rīgas brīvosta apstrādā vairāk nekā pusi (54 % 2017. gadā) no visām Latvijas ostās pārkrautajām kravām.

Rīgas brīvosta ir daļa no Baltijas jūras koridora un apkalpo plašu Eirāzijas teritoriju, kur galvenās kravu izcelsmes valstis ir Krievija un citas Neatkarīgo Valstu Savienības valstis. Rīgas brīvostas tirgus areāls ir raksturojams ar ~282 milj. iedzīvotāju, 2,5 triljonu ASV dolāru IKP un pa jūru transportēto eksporta kravu plūsmu ~1,2 miljardi tonnu gadā (t. sk. 0,5 miljardi tonnu gadā – pa Baltijas jūras koridoru). Šo plūsmu apkalpošana (jeb kravu tranzīts) nodrošina ~75-80 % no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma. Tādējādi Rīgas brīvosta ir atkarīga no tirgus areāla valstu sociāli ekonomiskās attīstības tendencēm, kā arī izmaiņām loģistikas ķēdēs. Tirgus areāla valstu eksporta un importa kravu plūsmas būtiski ietekmē Krievijas ostu attīstības stratēģija. Viena no Krievijas transporta politikas prioritātēm ir eksporta kravu, kā arī citu Eirāzijas valstu tranzīta kravu plūsmu pārorientēšana uz savām ostām, turklāt ir droši prognozējama šīs politikas turpināšana arī nākotnē.

Baltijas jūras koridors ietver vairākas līdzīgas specializācijas ostas, kas apkalpo vienu tirgus areālu, piedāvājot līdzvērtīgu pakalpojumu klāstu un kvalitāti. Galvenokārt tās ir multifunkcionālās ostas ar labiem autoceļu un dzelzceļa savienojumiem un attīstītu kuģu apkalpošanas un kravu pārkraušanas infrastruktūru. Krievijas protekcioisma politikas rezultātā ostu konkurence Baltijas jūras reģionā ir ievērojami palielinājusies.

Rīgas brīvosta ieņem stabilu un nozīmīgu tirgus pozīciju Latvijā un Baltijas jūras reģionā – tā ir kravu apgrozījuma ziņā lielākā Latvijas osta, otrā lielākā Baltijas valstu osta un piektā lielākā Baltijas jūras austrumu krasta osta. Rīgas brīvostai ir attīstības potenciāls, tomēr nākamajos gados RBP un ostas uzņēmumiem jāspēj maksimāli izmantot esošās stiprās puses un jāspēj investēt līdzekļus vājo pušu ietekmes mazināšanai, lai turpinātu veiksmīgi konkurēt mainīgajos tirgus apstākļos.

1. Rīgas brīvostas attīstības programmas 2019.-2028.gadam sagatavošanas ietvars

1.1 Tiesiskais ietvars

Saskaņā ar Likuma par ostām 7. panta trešās daļas 1. punktu RBP izstrādā ostas attīstības programmas projektu atbilstoši apstiprinātai Latvijas ostu attīstības koncepcijai (programmai), kā arī Rīgas pašvaldības attīstības programmai un teritorijas plānojumam. Pamatojoties uz Ministru kabineta (MK) 2012. gada 29. maija noteikumu Nr. 378 “Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums” 33.3. punktu, attīstības programmu apstiprina Rīgas brīvostas valde. Atbilstoši Likuma par ostām 11. panta 1. punktam atzinumu par attīstības programmas projektu sniedz Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome. 2018. gadā noslēdzas *RBAP 2009-2018* darbības periods, un RBP ir sagatavojusi attīstības programmu nākamajam 10 gadu periodam.

RBAP 2019-2028 ir pakļauta nacionāla līmeņa un reģionāla līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem. Būtiski, ka uz *RBAP 2019-2028* sagatavošanas brīdi vēl ir piemērojams Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018. gadam (*RTP 2006-2018*), savukārt Rīgas teritorijas plānojums līdz 2030. gadam (*RTP 2030*) ir izstrādes procesā, un tā gala redakcijas apstiprināšana ir plānota 2019. gadā. *RTP 2030* varētu noteikt atšķirīgu Rīgas teritorijas izmantošanas regulējumu, tādējādi radot nepieciešamību precizēt *RBAP 2019-2028* Rīgas brīvostas teritorijas izmantošanas jautājumos. Visi lokālplānojumi, kas skar Kundziņsalu, Krievu salu un Eksportostu, ir stājušies spēkā. *RTP 2030* ietvaros vēl nav pieejami jauni detālplānojumi.

RBAP 2019-2028 tiek izstrādāta, pamatojoties uz vairākiem Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem, kas reglamentē gan RBP, gan ostas uzņēmumu darbību. Būtiskāko Eiropas Savienības (ES), Latvijas Republikas un Rīgas pašvaldības normatīvo aktu uzskaitījums ir sniegts *RBAP 2019-2028* pielikumā Nr. 1. Turpmāk minēti būtiskākie no tiem:

Vispārīgie jautājumi par Rīgas brīvostas attīstības programmas izstrādi:

1. Likums par ostām.
2. Rīgas brīvostas likums.
3. Muitas likums.
4. Likums “Par nodokļu piemērošanu brīvoztās un speciālajās ekonomiskajās zonās”.
5. Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums.
6. Likums “Par pašvaldībām”.
7. Ministru kabineta 2012. gada 29. maija noteikumi Nr. 378 “Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums”.
8. Rīgas domes 2017. gada 2. maija saistošie noteikumi Nr. 255 “Rīgas brīvostas noteikumi”.
9. Teritorijas attīstības plānošanas likums.
10. Attīstības plānošanas sistēmas likums.

Rīgas brīvostas darbība ar nekustamo īpašumu:

1. Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums.
2. Būvniecības likums.
3. Likums “Par valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesībām un to nostiprināšanu zemesgrāmatās”.
4. Likums “Par valsts un pašvaldību īpašuma objektu privatizāciju”.
5. Ministru kabineta 2009. gada 27. oktobra noteikumi Nr. 1250 „Noteikumi par valsts nodevu par īpašuma tiesību un ķīlas tiesību nostiprināšanu zemesgrāmatā”.
6. Rīgas domes 2015. gada 28. aprīļa saistošie noteikumi Nr. 146 “Rīgas pilsētas teritorijas kopšanas un būvju uzturēšanas saistošie noteikumi”.
7. Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 “Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi”.

8. Ministru kabineta 2012. gada 18. decembra noteikumi Nr. 198 "Nekustamā īpašuma nodokļa atvieglojumu piešķiršanas kārtība Rīgā".
9. Ministru kabineta 2016. gada 9. marta noteikumi Nr. 164 "Par valsts nekustamo īpašumu nodošanu pašvaldības īpašumā".
10. Ministru kabineta 2011. gada 15. marta noteikumi Nr. 204 "Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu".
11. Ministru kabineta 2013. gada 29. oktobra noteikumi Nr. 1191 "Kārtība, kādā publiska persona nomā nekustamo īpašumu no privātpersonas vai kapitālsabiedrības un publicē informāciju par nomātajiem un nomāt paredzētajiem nekustamajiem īpašumiem".
12. Rīgas domes 2005. gada 20. decembra saistošie noteikumi Nr. 34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi".

Vides aizsardzība Rīgas brīvostas teritorijā:

1. Likums "Par ietekmes uz vidi novērtējumu".
2. Likums "Par piesārņojumu".
3. Bīstamo kravu aprites likums.
4. Zemes pārvaldības likums.
5. Atkritumu apsaimniekošanas likums.
6. Likums "Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām".
7. Vides aizsardzības likums.
8. Ministru kabineta 2015. gada 13. janvāra noteikumi Nr. 18 "Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību".
9. Ministru kabineta 2010. gada 16. marta noteikumi Nr. 264 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”.
10. Ministru kabineta 2009. gada 15. septembra noteikumi Nr. 1060 "Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostās".
11. Ministru kabineta 2010. gada 30. novembra noteikumi Nr. 1082 "Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošas darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai".
12. Ministru kabineta 2009. gada 25. augusta noteikumi Nr. 970 „Sabiedrības līdzdalības kārtība attīstības plānošanas procesā”.

ES tiesību akti, kas regulē ostas un to pārvaldi:

1. Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regula (ES) Nr. 2017/352, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību.
2. Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES.
3. Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu.
4. Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 26. oktobra Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības pastiprināšanu.

Iepriekš minētais normatīvo aktu uzskaitījums iekļauj tikai būtiskākos ES, Latvijas Republikas un Rīgas pašvaldības normatīvos aktus, kas ietekmē RBP darbību.

1.2 Plānošanas dokumentu ietvars

Tabulā Nr. 1 un Nr. 2 ir sniegts galveno ES un Latvijas Republikas politikas plānošanas dokumentu konspektīvs apskats saistībā ar Latvijas lielo ostu (Rīgas brīvoostas, Ventspils brīvoostas un Liepājas ostas) attīstību, akcentējot Rīgas brīvoostas attīstību.

Tabula Nr. 1

ES galveno politikas plānošanas dokumentu kopsavilkums

Dokuments	Plānošanas periods	Mērķi, uzdevumi un aktivitātes, kas attiecas uz ostu darbību
EK Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"	2011.- 2050.	<p>ES ilgtermiņa transporta politikas plānošanas dokuments. ES transporta politikas mērķis ir izveidot konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu līdz 2050. gadam.</p> <p>No definētajiem kritērijiem uz ostām attiecas šādi kritēriji:</p> <ol style="list-style-type: none"> Multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus. Vairāki plānotie pasākumi attiecas uz jūras transportu: <ul style="list-style-type: none"> līdz 2050. gadam 50 % no kravu autotransporta pārvadājumiem, kuru pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, pārcelti uz dzelzceļa transportu vai ūdens transportu, vienlaikus attīstot nepieciešamo infrastruktūru; līdz 2030. gadam izveidots pilnībā funkcionāls TEN-T pamattīkls (Rīgas brīvoosta ir TEN-T pamattīkla sastāvdaļa); līdz 2050. gadam jānodrošina, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu (Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa posms Daugavpils, Rēzekne-Rīga ietilpst TEN-T pamattīklā) un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu. Transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitātes palielināšana ar informācijas sistēmām un uz tirgu balstītām iniciatīvām (gaisa satiksmes vadības, kā arī sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana, piemēram, kuģu Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēma jeb LRIT).
Eiropas Savienības Stratēģija Baltijas jūras reģionam 2030	2009.-2030.	<p>3 vispārējie stratēģiskie mērķi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Glābt jūru; Apvienot reģionu (uz transporta nozari attiecas apakšmērķis "Labi transporta savienojumi"); Celt labklājību. <p>Latvijai būtiskie sadarbības virzieni (saskaņā ar 18.08.2009. MK apstiprināto Latvijas nacionālo pozīciju), kas saistīti ar ostām:</p> <ul style="list-style-type: none"> TEN-T tīkla un tā savienojumu ar ES kaimiņvalstīm koordinēta attīstība; Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana; ES ārējās robežas caurlaides spējas nodrošināšana. <p>Baltijas jūras reģiona ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai stratēģija paredz īstenot "zaļo koridoru" koncepciju, kas ir šīs stratēģijas transporta politikas jomas būtiska sastāvdaļa.</p>
Komisijas paziņojums "Ostas – izaugsmes dzinējspēks" (ES ostu stratēģija)	2013.-2030.	<p>Dokuments ietver sešus uzdevumus, no kuriem galvenie ir divi uzdevumi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ostu savienošana ar Eiropas tīklu Valsts atbalsta modernizācija līdz 2013. gada beigām. Piezīme: 2014. gada 17. jūnijā stājās spēkā Komisijas regula (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu. Šī regula nosaka būtiskus atvieglojumus ostu infrastruktūras būvniecībai, nosakot, ka piešķirtais publiskais finansējums (valsts atbalsts) ir saderīgs ar ES iekšējo tirgu un attiecīgi nav jānotificē Eiropas Komisijai (EK). Investīciju piesaiste ostām ES finansējums ir paredzēts investīciju projektiem saskaņā ar transporta koridoru attīstības plāniem, ieskaitot TEN-T attīstības pamatnostādnes. Prioritāte intermodāliem projektiem, kas veicina ostu, dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras saskaņotu pārvaldību un attīstību.

Tabula Nr.2

Latvijas galveno politikas plānošanas dokumentu kopsavilkums

Dokuments	Plānošanas periods	Mērķi, uzdevumi un aktivitātes, kas attiecas uz ostu darbību
Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam	2010.-2030.	Valsts galvenais ilgtermiņa politikas plānošanas dokuments, kas ietver visas tautsaimniecības nozares. Uz ostu darbību ir attiecināmas divas prioritātes: <ul style="list-style-type: none"> • 4. prioritāte "Inovātīva un ekoeftīva ekonomika"; • 6. prioritāte "Telpiskās attīstības perspektīva". Ostu attīstības kontekstā Latvija 2030 paredz transporta infrastruktūras attīstību videi draudzīga transporta izmantošanai, bet galvenais uzsvars ir uz telpiskās attīstības perspektīvu, veicinot Latvijas ārējo sasniedzamību. Ārējās sasniedzamības uzlabošanai būtiska loma ir TEN-T infrastruktūras attīstībai. Šādas infrastruktūras attīstība dod Latvijai iespējas attīstīties kā nozīmīgai tranzitvalstij gan starp Āziju, Krieviju un ES, gan arī ES iekšējā tirdzniecībā starp Ziemeļeiropu un Austrumeiropu.
Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020. gadam (NAP2020)	2014.-2020.	Galvenais Latvijas vidēja termiņa plānošanas dokuments. Ostu attīstība ir iekļauta 1. prioritātes "Tautas saimniecības izaugsme" 2. rīcības virzienā "Izcila uzņēmējdarbības vide". 1. prioritātes mērķis ir ilgtspējīga Latvijas ekonomikas izaugsme ar pieaugošu konkurētspēju starptautiskajos tirgos. Savukārt 2. rīcības virziena viens no mērķiem ir nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību. Uz ostām attiecināmais 2. rīcības virziena mērķa sasniegšanas rādītājs ir kravu apgrozījuma pieaugums Latvijas lielajās ostās (Rīgā, Ventspilī un Liepājā). <ul style="list-style-type: none"> • 67,4 miljoni tonnu (bāzes vērtība, 2011. gads); • 80 miljoni tonnu (2014. gads); • 98 miljoni tonnu (2017. gads); • 116 miljoni tonnu (2020. gads).
Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam	2014.-2020.	Vidēja termiņa transporta politikas plānošanas dokuments. Latvijas transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t. sk. ES fondus. Pamatnostādņu prioritāte līdz 2020. gadam ostu attīstības jomā: Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana, saglabājot Latvijas tranzīta nozares lomu Austrumu–Rietumu transporta koridorā, iekļaujoties vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, palielinot apstrādājamo kravu apjomus un piesaistot jaunas kravu plūsmas, tai skaitā kravas ar augstāku pievienoto vērtību, saglabājot stabili maksu par publiskās lietošanas infrastruktūras izmantošanu mainīgu kravu pārvadājumu apjomu apstākļos, izmantojot Dzelzceļa likumā paredzētā daudzgadu līguma mehānismu.
Latvijas ostu attīstības programma 2014.-2020. gadam	2014.-2020.	Vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikti Latvijas ostu attīstības mērķi, galvenie darbības virzieni un prioritātes to sasniegšanai. Programmas mērķis ir uzturēt un saglabāt augsti attīstītas, starptautiskajiem standartiem atbilstošas Latvijas ostas, kuras ar veiksmīgu darbību ir iekļāvušās vienotajos transkontinentālajos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību un nodrošinot pasažieru augstas kvalitātes apkalpošanu. Attīstības programmas mērķa sasniegšanai ir noteikti septiņi darbības virzieni un astoņi sasniedzamie rezultāti, t. sk. paredzot, ka Latvijas ostās pārkrauto kravu apjoms ir lielākais starp Baltijas valstīm. Darbības virzieni programmas mērķa sasniegšanai, kas tieši attiecas uz Rīgas brīvdostas attīstību: <ul style="list-style-type: none"> • Veicināt augstākas pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanu un jaunu darba vietu radīšanu, kā arī labvēlīgu nosacījumu radīšanu rūpniecības attīstībai ostas industriālajās zonās; • Turpināt attīstīt modernus ostas kompleksus un kravu termināļus ar attīstītu pieguļošo infrastruktūru Latvijas ostās, kas ļauj nodrošināt kvalitatīvus un konkurētspējīgus kravu ražošanas, apstrādes, uzglabāšanas un pārkraušanas nosacījumus; • Nodrošināt Latvijas ostu attīstību atbilstoši mūsdienu drošības un vides aizsardzības prasībām, kā arī maksimāli draudzīgu pilsētu iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostām pieguļošajās teritorijās; • Stimulēt pasažieru un Ro-Ro pārvadājumu līniju attīstību, veicot investīcijas nepieciešamajā ostu infrastruktūrā un veidojot labvēlīgu ostu maksu politiku. Latvijas ostu attīstības programmā minētie Rīgas brīvdostas mērķi un darbības virzieni atbilst Rīgas brīvdostas attīstības programmai 2009.-2018. gadam. Rīgas brīvdostas mērķis ir būt par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu.

Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam	2014.-2030.	Rīgas pašvaldības ilgtermiņa teritorijas attīstības plānošanas dokuments, kurā ietverts pašvaldības ilgtermiņa attīstības redzējums, stratēģiskie mērķi, telpiskās attīstības perspektīva un attīstības prioritātes. Rīgas brīvostas attīstība ir ietverta IM4 "Rīga – starptautiski atpazīstama, nozīmīga un konkurētspējīga Ziemeļeiropas metropole". Rīgas pilsētas ilgtermiņa attīstības mērķu sasniegšanai ir noteikti 19 rīcības virzieni, t. sk. 17. attīstības virziens RV17 "Augoša daudzprofilu osta". Rīcības virzienu detalizēts izklāsts ir sniegts Rīgas attīstības programmā 2014.-2020. gadam.
Rīgas attīstības programma 2014.-2020. gadam	2014.-2020.	Rīgas pašvaldības vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteiktas vidēja termiņa prioritātes un pasākumu kopums Rīgas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030. gadam izvirzīto mērķu sasniegšanai. Ceturtā ilgtermiņa mērķa sagaidāmās vērtības 2020. gadā, kas attiecas uz Rīgas brīvostas darbību: <ul style="list-style-type: none"> • Pasažieru apgrozījums Rīgas ostā 1,5 miljoni gadā; • Kravu apgrozījums Rīgas ostā 49 miljoni tonnu gadā. 17. rīcības virziena prioritātes: <ul style="list-style-type: none"> • Ostas infrastruktūras attīstība; • Ostas tēla popularizēšana; • Aplāta ogļu pārkraušana; • Sadarbība starptautiskā mērogā ostas attīstībā un nodarbinātības veicināšanā. Iepriekš minēto prioritāšu īstenošanai ir noteikti šādi uzdevumi: <ul style="list-style-type: none"> • Kuģu ceļu un ar to saistītās infrastruktūras kapacitātes paaugstināšana; • Ostas uzņēmumu attīstības sekmēšana; • Rūpniecības un loģistikas centru attīstības brīvostas teritorijā sekmēšana; • Rīgas brīvostas iespēju starptautiskā mērogā popularizēšana; • Sadarbība ar pieostas apkaimēm.

1.3 Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2019.-2028. gadam īstenošanas un aktualizācijas kārtība

RBAP 2019-2028 ir sagatavota desmit gadu periodam, un tajā, pamatojoties uz *Rīgas brīvostas raksturojumu, Tīrgus analīzi, Kravu apgrozījuma prognozēm*, kā arī *SVID analīzi*, ir noteikta Rīgas brīvostas attīstības stratēģija, izvirzot stratēģiskos mērķus un izstrādājot *Stratēģisko rīcības plānu*.

Stratēģiskais rīcības plāns nosaka galvenās darbības, kas prioritāri veicamas stratēģisko mērķu sasniegšanai. Lai detalizēti noteiktu veicamās aktivitātes, to izpildes laika grafiku un nepieciešamos resursus, RBP izstrādās atsevišķus vidēja termiņa *Darbības plānus*.

Pirmais *Darbības plāns* tiks sagatavots 2019. gadā četru gadu periodam (2019.-2022. g.). *RBAP 2019-2028* nosaka vairākus jaunus RBP darbības virzienus, tādēļ būs nepieciešams sagatavošanas periods darbību plānošanai. Turklāt 2019. gadā stāsies spēkā jaunais *RTP 2030*, kas var ieviest izmaiņas ar Rīgas brīvostas teritorijas izmantošanu saistītajos aspektos un ar kuru būs nepieciešams saskaņot *RBAP 2019-2028*. Nākamie divi *Darbības plāni* katrs tiks sagatavoti 3 gadu periodiem, tādējādi kopumā aptverot visu *RBAP 2019-2028* darbības periodu.

Attēls Nr. 2

RBAP 2019-2028 īstenošanas kārtība



* Saskaņošana ar Nacionālo attīstības plānu, Transporta attīstības pamatnostādņiem, Latvijas ostu attīstības programmu, Rīgas attīstības programmu

Katra *Darbības plāna* ietvaros tiks sagatavots tam atbilstošs *Finansēšanas plāns*, kas ietvers aktivitāšu izmaksas, finansēšanas avotus, kā arī informāciju par investīciju ekonomisko pamatojumu. 2022. un 2025. gadā, sagatavojot *Darbības plānus* nākamajam periodam, tiks

veikts *RBAP 2019-2028* īstenošanas gaitas novērtējums un nepieciešamības gadījumā veikta *RBAP 2019-2028* aktualizācija.

Darbības plānu izstrādes laikā RBP izvērtēs arī citus valsts un pašvaldības plānošanas dokumentus, kuri ir tieši attiecināmi uz Rīgas brīvostu un kuri tiks aktualizēti vai izstrādāti no jauna *RBAP 2019-2028* darbības laikā, tai skaitā *Latvijas Nacionālais attīstības plāns* (esošais dokuments ir spēkā no 2014. gada līdz 2020. gadam), *Latvijas Transporta attīstības pamatnostādnes* (2014.-2020. g.), *Latvijas Ostu attīstības programma* (2014.-2020. g.), kā arī *Rīgas Attīstības programma* (2014.-2020. g.). Minētie plānošanas dokumenti nākamajiem darbības periodiem var ietvert nosacījumus, kas radīs nepieciešamību aktualizēt atsevišķus *RBAP 2019-2028* stratēģiskos mērķus vai darbības virzienus. Konstatējot šādu nepieciešamību *RBAP 2019-2028* tiks veiktas attiecīgas izmaiņas.

1.4 Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2019.-2028. gadam izstrādes gaita

RBAP 2019-2028 ir izstrādāta 2018. gadā. *RBAP 2019-2028* ir izstrādājusi RBP Darba grupa sadarbībā ar nozares ekspertiem un konsultantiem, t. sk.:

- Transporta nozares eksperti *Port of Rotterdam International* (Roterdamas ostas konsultāciju struktūrvienība) ir veikuši tirgus analīzi un izstrādājuši Rīgas brīvostas kravu plūsmu prognozi nākamajiem 10 gadiem (ar ilgtermiņa perspektīvo vīziju uz 20 gadiem);
- Konsultanti SIA “Grant Thornton Baltic” sadarbībā ar RBP Darba grupu ir veikuši *RBAP 2019-2028* izstrādi, kā arī piesaistījuši vietējos ekspertus SIA “Ardenis”, ZAB “Nordic Legal”, SIA “Firma L4” un organizējuši un vadījuši viņu darba izpildi *RBAP 2019-2028* izstrādes ietvaros.

RBAP 2019-2028 izstrādes gaitā ir veikta vispusīga RBP un Rīgas brīvostas darbības analīze un darbības rādītāju apkopošana, veiktas intervijas ar RBP atbildīgajiem speciālistiem un Rīgas brīvostas uzņēmumu pārstāvjiem, organizētas “prāta vētras” sanāksmes ar konsultantu un RBP Darba grupas pārstāvjiem, sagatavots pārskats par Rīgas brīvostas darbību ietekmējošajiem normatīvajiem aktiem un ES, Latvijas Republikas un Rīgas pilsētas pašvaldības politikas plānošanas dokumentiem, apkopota *RBAP 2009-2018* rezultatīvo rādītāju izpilde, veikta tirgus analīze un sagatavota kravu plūsmu prognoze nākamajiem 10 gadiem, definēta RBP misija, vīzija un stratēģiskie mērķi un izstrādāts Stratēģiskais rīcības plāns to sasniegšanai, kā arī sagatavots Stratēģiskais finanšu plāns.

RBAP 2019-2028 izstrādes gaitā ir veikti šādi pētījumi, kuros apkopotie secinājumi un rekomendācijas pamato *RBAP 2019-2028*:

- Riga Development Plan Update. Market Analysis and Scenario Forecasts (POR, 2018);
- Pārskats par vides stāvokli un vides aizsardzības pasākumiem Rīgas brīvostas teritorijā saistībā ar Brīvostas attīstības programmas izstrādi (SIA “Firma L4”, 2018).



RĪGAS
BRĪVOSTAS
PĀRVALDE



Port of Rotterdam International
konsultanti



Grant Thornton
An instinct for growth

SIA “Grant Thornton Baltic” konsultanti
kopā ar SIA “Ardenis”,
ZAB “Nordic Legal”, SIA “Firma L4”

2. Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2009-2018 izpilde

RBAP 2009-2018 tika apstiprināta 2009. gada 19. maijā. Programmas stratēģiskie mērķi, galvenie rezultātīvie rādītāji un galvenie sasniegtie rezultāti laika posmam no 2009. līdz 2017. gadam ir apkopoti 3. tabulā.

Tabula Nr. 3

RBAP 2009-2018 stratēģisko mērķu izpildes pārskats laika posmā no 2009. līdz 2017. gadam

Stratēģiskais mērķis	Galvenie rezultātīvie rādītāji	Galvenie sasniegtie rezultāti
SM1: Organizēt ostas darbu saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem	<ul style="list-style-type: none"> Izstrādāta Rīgas brīvostas normatīvā bāze. Rīgas brīvostas pārvaldes darbība atbilst kvalitātes un vides pārvaldības standarta prasībām. 	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvostas pārvalde ir sertificēta atbilstoši kvalitātes vadības standartam ISO 9001 un atbilstoši vides pārvaldības standartam ISO 14001. Rīgas brīvostas pārvaldē ieviestas dokumentu aprites un vadības procesu elektroniskas sistēmas (ELDIS, OCEM, HORIZON, vienota caurlaižu sistēma, u. c.). Ieviesti risinājumi informācijas apmaiņai ar ostas uzņēmumiem (īkģadējā anketēšana, ikmēneša statistikas atskaites u. c.).
SM2: Nodrošināt konkurētspējīgu un caurskatāmu tarifu politiku, kā arī gūt maksimālus ieņēmumus, vienlaikus saglabājot tarifu konkurētspēju tirgū	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas ostas maksu salīdzinošais vērtējums ar citām Baltijas jūras austrumu krasta ostām. Proporcionāls zemes un nekustamo īpašumu nomas ieņēmumu pieaugums, salīdzinot ar ostas maksu ieņēmumu apjomu. 	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas ostā piemērojamās ostas maksas ir konkurētspējīgas ar pārējo Baltijas jūras austrumu krasta ostām; Attīstības programmas darbības periodā ostas maksu tarifi ir palielināti tikai vienu reizi. Ir izstrādātas maksu noteikšanas metodikas visiem RBP sniegtajiem pakalpojumiem, kas garantē vienotu principu piemērošanu visiem klientiem.
SM3: Nodrošināt Rīgas brīvostas klientus ar autoceļu, dzelzceļa un ūdensceļu infrastruktūru	<ul style="list-style-type: none"> Kuģošanas kanāla parametri nodrošina Rīgas ostā ienākošo kuģu drošu apkalpošanu. Ostas infrastruktūras jauda ir atbilstoša kravu plūsmas apstrādei. 	<p>Nozīmīgākie Rīgas brīvostas attīstības programmas 2009.-2018. g. darbības periodā īstenotie projekti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra (teritorija izveide, krastu nostiprināšana, četras piestātnes 1,2 km, auto pievedceļi 5,2 km, dzelzceļa pievedceļi 11,0 km, inženiertīkli un administratīvās ēkas). Ostas kuģošanas kanāla padziļināšana un pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija (Daugavgrīvas-Rīnūžu vadlīnija padziļināta līdz 16,0 m; Mangaļu rajona vadlīnija līdz 15,5 m; Mangaļu-Baltās baznīcas vadlīnija līdz 14,5 m; Pasažieru ostas pieejas rajons līdz 10,5 m). Dzelzceļa parka "Kundziņsala" modernizācija, autoceļu un dzelzceļa pievadceļu izbūve uz Kundziņsalas terminālu teritorijām. Ostas austrumu un rietumu mola rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde. Izbūvētas 11 jaunas piestātnes (RBP un stīvidori) ar kopējo garumu 2,5 km).
SM4: Palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā, palielinot ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā	<ul style="list-style-type: none"> Pārkraušanas kapacitātes pieaugums dažādiem kravu veidiem. Kravu un pasažieru apgrozījuma pieaugums. 	<ul style="list-style-type: none"> Ostas termināļu kopējā pārkraušanas jauda pieaugusi no 45 milj. tonnu 2009. gadā līdz 63 milj. tonnu 2018. gadā. Ostas kravu apgrozījums kopš 2009. gada pieaudzis par vidēji 1,8 % gadā (ņemot vērā 2018. gada kravu apgrozījuma prognozi) un pārsniedz <i>RBAP 2009-2018</i> ietvertu piesardzīgā scenārija prognozi. Ostā apkalpoto pasažieru skaits kopš 2009. gada pieaudzis par vidēji 6,5 % gadā. Ar 24 % tirgus daļu Rīgas brīvosta 2017. gadā ir otra lielākā Baltijas valstu osta aiz Klaipēdas ostas. Rīgas brīvosta saglabā piektās lielākās reģiona (Baltijas jūras austrumu krasta) ostas statusu ar 8,1 % tirgus daļu 2017. gadā. Rīga ir otra lielākā reģiona beramkravu osta pēc Ustjugas ostas Krievijā. Konteinerkravu segmentā Rīgas ostas īpatsvars Baltijas jūras austrumu krasta reģionā ir palielinājies no 6,4 % (2009. g.) līdz 9,8 % (2017. g.).
SM5: Garantēt kuģu (t. sk. Panamax tipa un lielāku) drošu ienākšanu/iziešanu no ostas, samazinot ar kuģošanu saistītu negadījumu skaitu.	<ul style="list-style-type: none"> Izveidots atbilstošs kuģošanas nodrošinājums cilvēku un vides aizsardzībai darbībām ar peldošiem līdzekļiem ierobežotā ostas akvatorijā. Ostā ienākošo Panamax un lielāka izmēra kuģu skaits un īpatsvars. Ar kuģošanu saistītu negadījumu skaits. 	<ul style="list-style-type: none"> Navigācijas aprīkojums ostā atbilst starptautiskajām prasībām un ir atbilstošs drošai kuģu apkalpošanai. Pārskata periodā veikta Kuģu satiksmes vadības centra (KSVC) aparatūras modernizācija (portatīvās iekārtas kuģu ločiem, IT risinājumi kuģu satiksmes simulēšanai un straumes hidrodinamiskajai modelēšanai u. c.). Ostā ienākošo Panamax un lielāka izmēra kravas kuģu (DWT>60 000 t) īpatsvars pieaudzis no 2,8 % (2009. g.) līdz 5,6 % 2017. gadā. Laika posmā no 2015.-2017. g. reģistrēts vidēji viens ar kuģošanu saistīts negadījums gadā, tomēr to iemesls nav bijusi ostas infrastruktūras vai pakalpojumu neatbilstība.

Stratēģiskais mērķis	Galvenie rezultātie rādītāji	Galvenie sasniegtie rezultāti
SM6: Veidot drošu vidi ostā, stiprināt klientu pārliecību par ostas drošību, garantēt ostas infrastruktūras aizsardzību un kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu ostā un tās akvatorijā	<ul style="list-style-type: none"> Uzstādītas drošības sistēmas. Nodrošinātas bīstamo un piesārņojošo kravu termināļu un privāto piestātņu pārbaudes. Nodrošināta ugunsdrošības un civilās aizsardzības noteikumu ievērošana ostā. 	<ul style="list-style-type: none"> 2011. gadā izveidota Ostas policija, kas noteikta par Rīgas brīvostas pārvaldes aizsardzības iestādi atbilstoši 2005. gada 26. oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/65/EK "Par ostu aizsardzības pastiprināšanu" noteiktajām prasībām. 2018. gadā izveidots Ostas iekšējās drošības dienests, kas uzrauga Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasību izpildi ostā. Rīgas brīvostas pārvaldes struktūrvienības nodrošina regulāru teritorijas novērošanu, personu un transportlīdzekļu kustības kontroli, bīstamo kravu aprites monitoringu, kuģošanas līdzekļu satiksmes kontroli, termināļu un piestātņu atbilstības kontroles u. c. aktivitātes.
SM7: Samazināt ostas darbības un jauno attīstības projektu negatīvo ietekmi uz vidi	<ul style="list-style-type: none"> Riska kontroles un monitoringa vietu skaits ostas teritorijā. Saglabāta bioloģiskā daudzveidība un nodrošināta zaudējumu kompensācija. 	<ul style="list-style-type: none"> Ostas teritorijā darbojas četras putekļu (PM₁₀ daļiņu), tai skaitā divas Krievu salā, un trīs saistošo organisko savienojumu monitoringa stacijas. Gruntsūdens monitoringa tīklā iekļautas 20 jaunas teritorijas. Uzstādīti septiņi akvatorijas daļas piesārņojuma noteikšanas detektori. 2011. gadā izveidota Ostas policijas avāriju seku likvidācijas nodaļa, kas kontrolē un uzrauga piesārņojuma seku likvidācijas darbus. 2017. gadā pabeigts Latvijas–Šveices sadarbības programmas ietvaros īstenotais projekts "Vēsturiski piesārņoto vietu sanācija Sarkandaugavas teritorijā". Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšanas projekta izstrāde. 2015. gadā nodota ekspluatācijā prettrokšņa siena starp Kundziņsalas dzīvojamo rajonu un dzelzceļu. Veikts regulārs ligzdojošo ūdensputnu monitoringa dabas liegumos "Krēmeri", "Milestības saliņa" un Žurku salā, biotopu uzlabošanas pasākumi dabas liegumā "Krēmeri".
SM8: Stiprināt ostu kā sociāli atbildīgu institūciju	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvostas pārvaldes organizēto un atbalstīto pasākumu skaits pilsētas iedzīvotājiem. Rīgas brīvostas pārvaldes organizēto un atbalstīto izglītojošo aktivitāšu skaits. 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Rīgas brīvostas Mārketinga stratēģijas 2017.-2019. gadam</i> ietvaros 2017. gadā ir izstrādāta <i>Rīgas brīvostas pārvaldes Korporatīvās sociālās atbildības politika, Komunikācijas politika un Sociālo mediju stratēģija</i>, kas veido komunikācijas pozicionējuma, virzienu, satura un vēstījumu struktūru RBP īstenotajām aktivitātēm attiecībā uz komunikāciju un sadarbību ar medijiem, Latvijas sabiedrību, Rīgas un ostas apkaimju iedzīvotājiem, sabiedriskajām organizācijām u. c. mērķauditoriju. Pieaudzis informācijas apjoms masu medijos par RBP un ostas darbības aktualitātēm (6100 raksti/sīžeti 2017. gadā). Ostas profils tiešsaistes sociālā tīkla tīmekļvietnē <i>Facebook</i> ir kļuvis par stabilu informācijas apmaiņas platformu (kvalitatīvu sekotāju skaits divu gadu laikā kopš profila izveides pieaudzis līdz 1600). Pilnveidots komunikācijas process, notiek regulāra sadarbība ar ostas apkaimju (Vecmilgrāvis, Sarkandaugava, Mangaļsala, Kundziņsala) biedrībām un nevalstiskajām organizācijām, tai skaitā kopīga līdzdalība "Lielajā Talkā". Atbalsts nozīmīgiem sociālajiem, izglītojošajiem, kultūras un sporta pasākumiem ("Latvijas lepnums", "Ostas svētki", konkurss skolēniem un studentiem "Osta pilsētai" u. c.).
SM9: Piesaistīt jaunus klientus Rīgas brīvostai visās kravu veidu grupās, kā arī uzturēt un veidot Rīgas brīvostas atpazīstamību un pozitīvu tēlu	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvostas un Rīgas brīvostas pārvaldes tēla uzlabošanās, iedzīvotāju informētības palielināšanās. Rīgas osta ir pārstāvēta nozīmīgos Latvijas un starptautiskos nozares pasākumos un organizācijās. Jauno projektu un jaunu uzņēmumu skaits Rīgas ostā. Regulāras publikācijas par ostas darbību Latvijas un starptautiskos nozares medijos. Mājaslapā publicēta aktuāla informācija par ostas darbību. 	<ul style="list-style-type: none"> 2013. gadā tika izstrādāta <i>Rīgas brīvostas Mārketinga stratēģija</i>, kas definē Rīgas brīvostas pārvaldes īstenoto mārketinga aktivitāšu ietvaru. Mārketinga stratēģija tiek aktualizēta ik pēc trīs gadiem, aktuālā redakcija ir spēkā no 2017. līdz 2019. gadam. RBP īsteno ārējā mārketinga aktivitātes ciešā sadarbībā ar ostas uzņēmumiem. Katru gadu tiek nodrošināta Rīgas brīvostas pārstāvētība nozīmīgākajās (10-12) kravu pārvadājumu, loģistikas, kā arī krūza nozares izstādēs, sniedzot aktuālu informāciju par ostas pakalpojumiem. Nodrošināti vienotas vizuālās identitātes Rīgas brīvostas informatīvie materiāli (drukātie, elektroniskie, audio, video u. c.), kas pieejami sadarbības partneriem, ostas uzņēmumiem, vēstniecībām, valsts un pašvaldības institūcijām u. c. interesentiem. Ostā darbu uzsākuši trīs jauni uzņēmumi: <ul style="list-style-type: none"> SIA "Rīga fertilizer terminal" minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgās uzglabāšanas terminālis (2013. g.); SIA "Rīga Bulk Terminal" multifunkcionāla beramkravu (pārtikas un nepārtikas) termināļa izveide Kundziņsalā eksporta un importa kravu apkalpošanai (2014. g.); SIA "TFS Trans" augstplauktu noliktavu tipa kravu uzglabāšanas un šķirošanas loģistikas centrs Kundziņsalā (2017. g.). 2015. gadā veiktajā "Rīgas brīvostas" tēla pētījumā visās Rīgas brīvostas tēla raksturojumu pozīcijās iegūti pozitīvi vērtējumi.

Avots: RBP

3. Rīgas brīvostas raksturojums

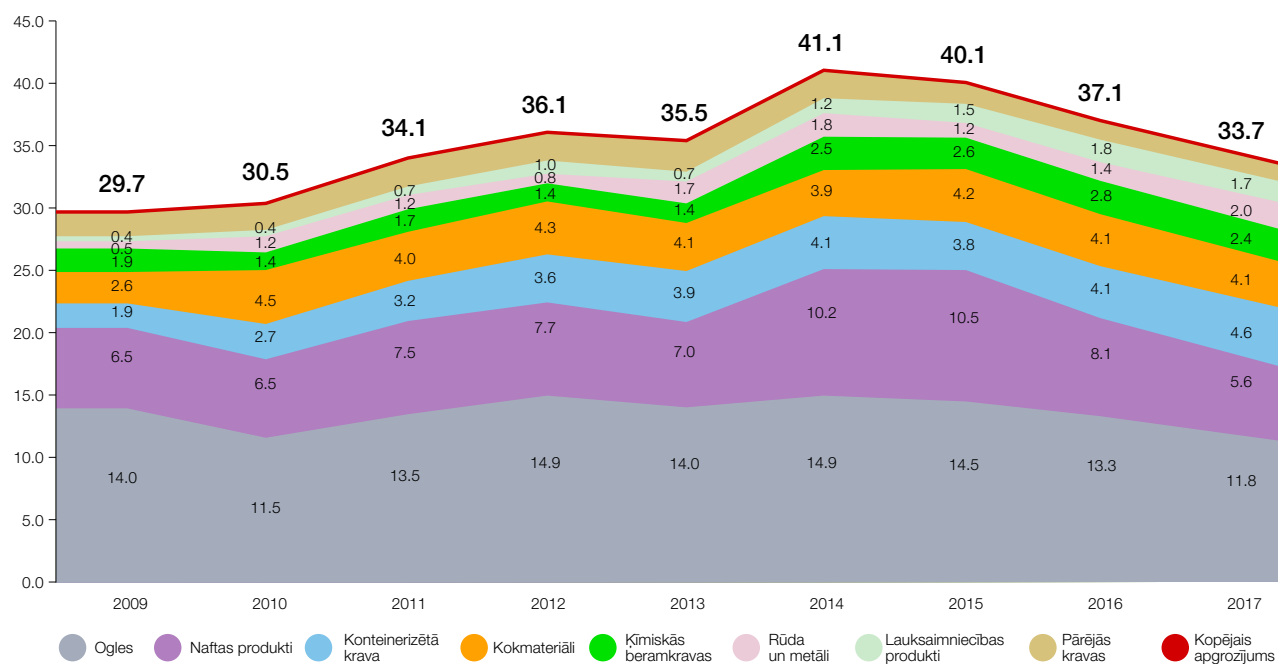
3.1 Rīgas brīvostas saimnieciskās darbības apskats

3.1.1. Kravu apgrozījums

Rīga ir multifunkcionāla osta, kurā tiek pārkrautas visu veidu kravas. Pēc apjoma lielākie kravu veidi pagājušo 10 gadu periodā ir ogles, naftas produkti, konteinerkravas, dažādi kokmateriāli, ķīmiskās beramkravas, metālu kravas, lauksaimniecības produkti, kā arī būvniecības materiāli un Ro-Ro kravas. *RBAP 2009-2018* darbības periodā ostas kravu apgrozījuma rādītāji bijuši atšķirīgi. Laika posmā no 2009. līdz 2014. gadam ostā pārkrauto kravu kopapjoms pakāpeniski pieauga, 2014. gadā sasniedzot 41,1 milj. tonnu (lielākais kravu apgrozījums Rīgas brīvostas vēsturē). Kopš 2015. gada, sarūkot energoresursu tranzītam, ostā pārkrauto kravu kopapjoms ir samazinājies (skatīt 3. attēlu). Kopumā 2009.-2017. gada periodā kravu apgrozījums pieauga par vidēji 1,5 % gadā, pārsniedzot *RBAP 2009-2018* ietvertu minimālo kravu apgrozījuma prognozi šim periodam.

Attēls Nr. 3

Rīgas brīvostas kravu apgrozījums (milj. t) *RBAP 2009-2018* darbības periodā



Avots: RBP

RBAP 2009-2018 darbības periodā ir mainījusies Rīgas brīvostā pārkrauto kravu struktūra. Ogļu un naftas produktu īpatsvars ir samazinājies un 2017. gadā veidoja pusi (52 %) no kopējā apgrozījuma (2009. gadā – 69%). Vienlaikus konteinerkravu īpatsvars pieaudzis līdz 14 % 2017. gadā (2009. gadā – 6 %), palielinājies arī lauksaimniecības produktu īpatsvars (no 1,2 % 2009. gadā līdz 4 % 2017. gadā) un metāla kravu īpatsvars (no 1,7 % 2009. gadā līdz 6 % 2017. gadā).

Tranzīta kravas *RBAP 2009-2018* darbības periodā veidoja 75-80 % no kopējā Rīgas brīvostas kravu daudzuma, bet to īpatsvars pēdējos gados samazinās. Rīgas brīvosta galvenokārt apkalpo ar jūras transportu nosūtītās kravas, kas laika posmā no 2009.-2017. gadam veidoja 85 %-90 % no kopējā kravu apgrozījuma.

Rīgas brīvostas termināļu kopējā pārkraušanas jauda ir 63 milj. tonnu gadā, un brīva pārkraušanas jauda ir pieejama visos kravu segmentos (skatīt 4. tabulu).

Tabula Nr. 4

Rīgas brīvostas termināļu pārkraušanas jauda (milj. t gadā) un noslogojums (%) pa kravu segmentiem 2017. gadā

Kravu segments	Pārkraušanas jauda	Kravu apgrozījums	Noslogojums (%)
Beramkravas	35	21	60 %
Lejamkravas	14	6	43 %
Ģenerālkravas	6	2	33 %
Konteinerkravas	8	5	63 %
Kopā	63	34	54 %

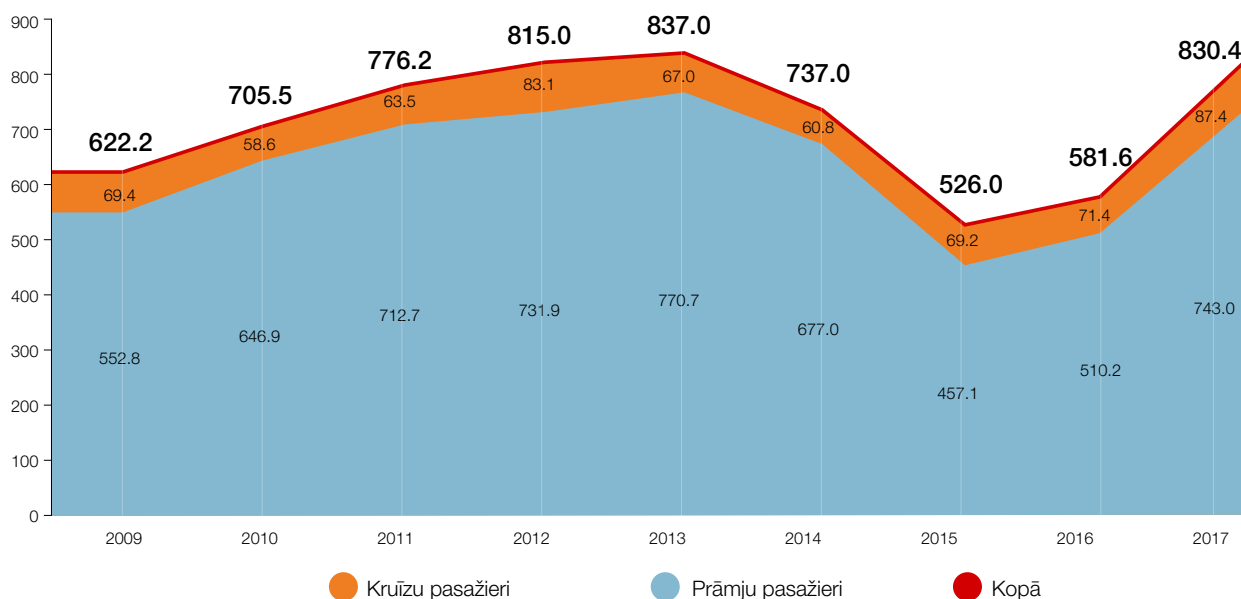
Avots: RBP

3.1.2. Pasažieru pārvadājumi

Rīgas brīvostā apkalpoto pasažieru skaits 2017. gadā bija 830,4 tūkstoši. (skatīt 4. attēlu). 90 % no tiem veido prāmju pasažieri. Kopš 2011. gada regulārus pārvadājumus Rīgas brīvostā piedāvā viena prāmju līnija maršrutā Rīga-Stokholma, kurā 2018. gadā pārvadājumus nodrošina divi prāmji.

Attēls Nr. 4

Rīgas brīvostā apkalpoto pasažieru skaits (tūkst. pasažieru) 2009.-2017. gadā



* Pasažieru skaita samazinājums 2014.-2016. gadā ir saistīts ar prāmju skaita samazinājumu maršrutā
Avots: RBP

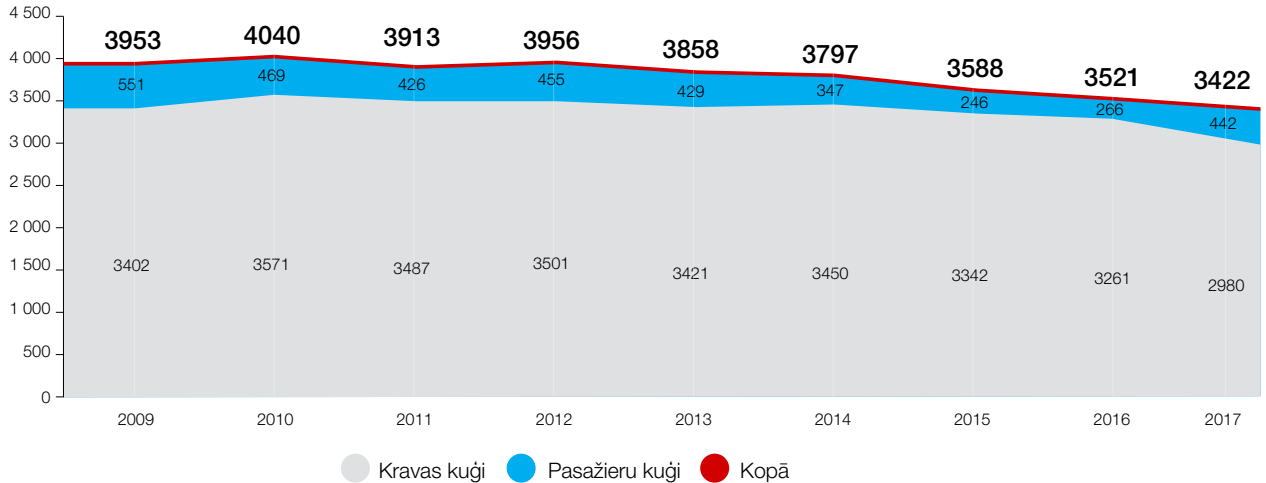
Kruīzu tūristi Rīgā ierodas no vairāk nekā 100 pasaules valstīm. Kruīza biznesam ir raksturīgs cikliskums, kas attiecīgi ir ietekmējis kruīza kuģu un pasažieru skaitu Rīgas brīvostā laika posmā no 2009. līdz 2017. gadam. 2017. gadā ostā ienāca 86 kruīza kuģi, atvedot uz Rīgu 87,4 tūkst. kruīza tūristu. Tas ir lielākais kruīza pasažieru skaits aizvadīto 10 gadu laikā. Rīgas brīvosta šobrīd tiek iekļauta kruīza maršrutos kā viens no pieturas punktiem kruīza maršrutiem pa Baltijas jūru, bet tā nav kruīza ceļojumu sākuma/beigu osta.

3.1.3. Kuģu satiksme

Laika posmā no 2009. līdz 2016. gadam ostā ik gadus apkalpots vairāk nekā 3500 kuģu (skatīt 5. attēlu), tomēr tirdzniecības kuģu skaits ir samazinājies (2017. gadā tika apkalpoti 3 422 kuģi). Tas ir daļēji skaidrojams ar kuģu bruto tonnāžas pieaugumu, jo kravas kuģu skaits pārskata periodā samazinājies vidēji par 1,1 % gadā, vienlaikus visās kuģu grupās (izņemot tankkuģus) pieaugusi kuģu vidējā tonnāža (GT).

Attēls Nr. 5

Rīgas brīvostā apkalpoto kravas un pasažieru kuģu skaits 2009.-2017. gadā



Avots: RBP

Kuģošanas kanāla padziļināšana, kā arī divu dziļūdens pāļu piestātņu izbūve, pie kurām tiek veikta kuģu papildu iekraušana, ļāvisi Rīgā ienākt lielākiem kuģiem. Pārskata periodā lieltonnāžas kravas kuģu (ar GT virs 50 000 t) īpatsvars ir divkāršojies, un 2017. gadā tas veidoja 7,2 % no visiem ostā apkalpotajiem kravas kuģiem.

Vairāk nekā 500 kravas kuģi ik gadus ienāk ostā regulāro konteinerpārvadājumu līniju ietvaros. 2018. gadā Rīgas brīvostā strādā 7 regulārās konteinerpārvadājumu līnijas (*Containerships, Hapag Lloyd AG, Maersk/Seago Line, Mediterranean Shipping Company (MSC), Unifeeder, Poland Finland Express-2 (COSCO)* un *X-Press Container Lines*). Līniju kuģu satiksmē Rīgas brīvostai ir reģionāla nozīme, jo kravas tiek pārvadātas tikai Baltijas jūras un Centrāleiropas mērogā, veicot īso jūras distanču (tuvsatiksmes) un fideru pārvadājumus.

3.2. Ostas teritorija un tās izmantošana

Rīgas brīvostas teritorija aizņem 6 348 ha, t. sk. 1 962 ha (31 %) ir sauszeme un 4 386 ha (69 %) ir ostas akvatorija un ārējais reids.

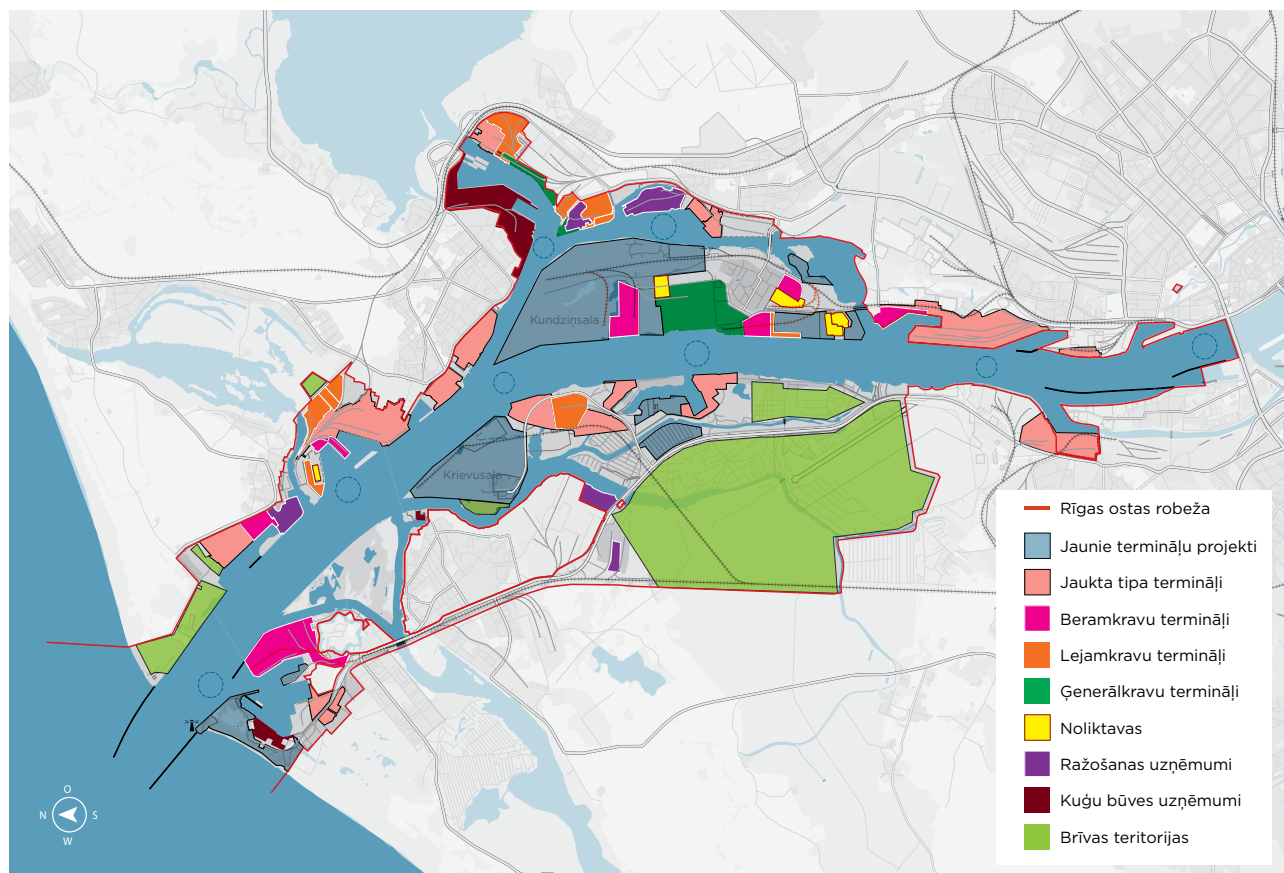
Lielākā daļa no šobrīd aktīvi izmantotās Rīgas brīvostas teritorijas atrodas Daugavas labajā krastā, kur tiek veikta visu veidu kravu pārkraušana, apstrāde un uzglabāšana, kā arī industriālā darbība (kuģu būve un remonts, zivju apstrāde u. c.). Tuvāk pilsētas centram – Eksportostas un Andrejsalas apkaimēs – kravu pārkraušana tiek veikta arī ārpus Rīgas brīvostas robežām; Andrejsalā ir izvietots vienīgais specializētais pasažieru kuģu apkalpošanas terminālis. Ostas uzņēmumi, kas strādā Daugavas labajā krastā, nodrošina ap 90 % no ostas kopējā kravu apgrozījuma.

Daugavas kreisajā krastā atrodas salīdzinoši mazāka daļa no šobrīd aktīvi izmantotās Rīgas brīvostas teritorijas. *RBAP 2009-2018* darbības periodā nozīmīga attīstība ir notikusi Krievu salā, kur RBP ir īstenojusi investīciju projektu “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”, izveidojot multifunkcionālu beramkravu termināļu pamatinfrastruktūru. Projekta rezultātā 2019. gadā paredzēts pilnībā pārcelt ogļu pārkraušanu no Eksportostas uz Krievu salu, kā arī pārtraukt kravu pārkraušanu Andrejsalā.

Rīgas brīvostas teritorijā (Sarkandaugava, Jaunmīlgrāvis, Daudersala, Vecmīlgrāvis, Mangaļi, Bolderāja) strādā arī vairāki rūpnieciskie uzņēmumi, savukārt atsevišķās salīdzinoši mazās teritorijās izvietotas jahtu ostas – Ķīpsalā, Andrejsalā, Bolderājā un Mangaļsalā (skatīt 6. attēlu).

Attēls Nr. 6

Pašreizējā Rīgas brīvostas teritorijas izmantošana (dalījums pa termināļu u. c. nomnieku veidiem)



Avots: RBP

Rīgas brīvostā ir teritorijas, kuras nav iespējams izmantot ostas funkciju veikšanai – īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (dabas liegums “Krēmeri” un dabas parka “Piejūra” lieguma zona “Mīlestības saliņa”), kā arī vēsturiskās būves Komētforts Mangaļsalā un Daugavgrīvā. Tāpat ostā atrodas saimnieciskajai darbībai neizmantotas platības – mazdārziņi Voleros un Beķermuižā, kā arī mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas Kundziņsalā, Voleros un Mangaļsalā. Dabas aizsargājamās teritorijas aizņem ~75 ha, kamēr dzīvojamie rajoni veido ~45 ha ostas sauszemes platības. Rīgas brīvosta atrodas pilsētā, tāpēc daudzviet robežojas ar dzīvojamajiem rajoniem. RBP un ostas uzņēmumu darbības nozīmīgs aspekts ir mazināt ar ostas saimniecisko darbību radīto ietekmi apkaimju iedzīvotājiem un apkārtējai videi.

Rīgas brīvostā (galvenokārt Daugavas kreisajā krastā) ir pieejamas plašas neiznomātās platības (Spilves pļavās, Voleros, Beķermuižā un Mangaļsalā), tomēr to izmantošana saimnieciskās darbības veikšanai ir saistīta ar apjomīgām investīcijām gan teritoriju sagatavošanai (t. sk. inženiertehniskā teritorijas sagatavošana, transporta un komunikāciju infrastruktūras izbūve), gan juridisko aspektu sakārtošanai (piemēram, daļā no teritorijām atrodas mazdārziņi).

Vēsturiski Rīgas brīvostai nav raksturīgs teritorijas zonējums pēc izmantošanas veida – lejamkravu, beramkravu, ģenerālkraavu termināļi un ražošanas uzņēmumi nav izvietoti vienkopus, bet izkļiedēti dažādos ostas rajonos abos Daugavas krastos. Turklāt liela daļa uzņēmumu ir klasificējami kā multifunkcionāli kravu termināļi, kas piemēroti dažādu kravu pārkraušanai.

3.3. RBP īpašumā un valdījumā esošā infrastruktūra

3.3.1. Hidrotehniskās būves

RBP valdījumā ir hidrotehnisko būvju kopums (t.sk. moli, aizsargdambji, krasta nostiprinājumi, piestātnes u. c.), kas nodrošina kuģu apkalpošanu Rīgas brīvostā. Daugavas akvatorijā esošie dambji, piestātnes un krastu stiprinājumi veido vienotu krasta nostiprinājumu sistēmu. Prasības kuģošanas drošībai tiek īstenotas saskaņā ar *Rīgas brīvostas noteikumiem*, kas paredz nosacījumus akvatorijas hidrobūvēm no kuģošanas drošības un navigācijas viedokļa.

Moli

Rīgas brīvostas vārtus veido Austrumu mols un Rietumu mols. Rietumu mola garums ir 866 m, savukārt Austrumu mola garums (ieskaitot krasta dambi) ir 2 214 m. Ņemot vērā molu vecumu un nolietojumu, ir nepieciešama abu molu rekonstrukcija. Līdz šim ir veikta molu inženiertehniskā, ģeoloģiskā, kā arī topogrāfiskā izpēte un ir izstrādāti Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcijas tehniskie projekti.

Piestātnes

Rīgas brīvostā ir 120 piestātnes kravu pārkraušanai (t.sk. 86 piestātnes – RBP īpašumā vai valdījumā, bet 34 – privātās piestātnes), un sešas mazizmēra kuģošanas līdzekļu un jahtu piestātnes (t.sk. divas RBP īpašumā vai valdījumā, un četras privātas). Papildus tam, 7 piestātnes ir slēgtas kuģošanai to sliktā tehniskā stāvokļa dēļ. Kravu pārkraušanai paredzēto piestātņu kopgarums ir 18,17 km, Ostā var apkalpot kuģus armaksimālo garumu līdz 300-320m, maksimālā kuģa ieprīme pie piestātnes ir 15 m (piestātne ZO-18).

Ieguldījumus piestātņu infrastruktūras attīstībā veic gan ostas uzņēmumi, gan RBP. Kopumā *RBAP 2009-2018* darbības periodā izbūvētas 11 jaunas piestātnes (2 536 m kopgarumā), tai skaitā arī divas dziļūdens pāļu piestātnes, kas tiek izmantotas kuģu papildus piekraušanai.

Vairākas piestātnes šobrīd ir sliktā tehniskā stāvoklī, un tām ir nepieciešams kapitālais remonts vai rekonstrukcija. Tomēr piestātņu infrastruktūras uzturēšanai RBP pieejamais finansējums nav pietiekams.

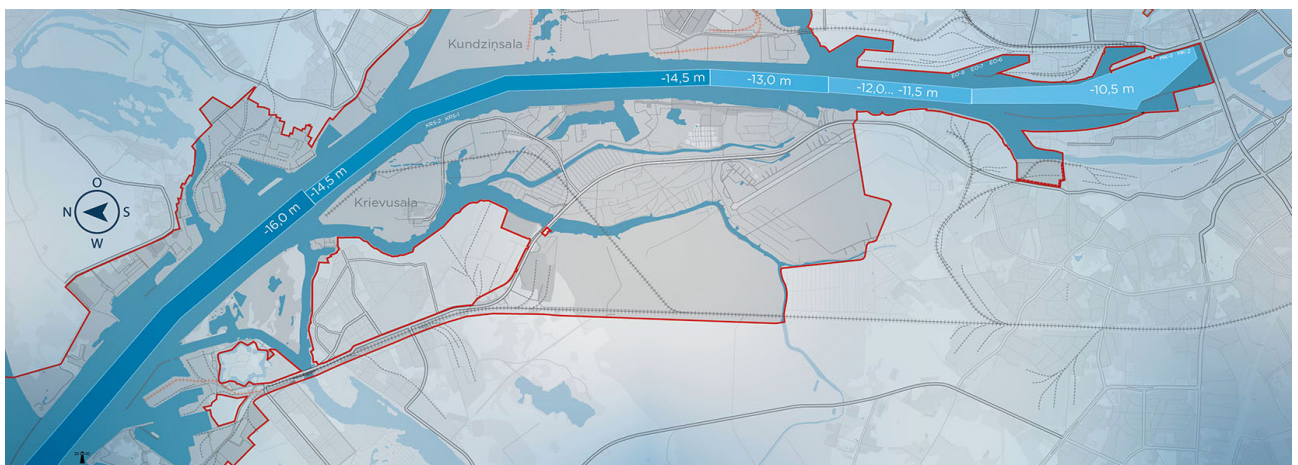
Kuģošanas kanāls

Rīgas brīvostas galvenā kuģu ceļa garums no pieņemšanas bojas “B” (ostas ārējā reidā Rīgas jūras līcī) līdz Vanšu tiltam ir 20,85 km un kanāla platums ir 100 m. Ostas akvatorijā kuģošana notiek arī Sarkandaugavas kanālā un Mīlgrāvja kanālā, kuros kanāla platums ir līdz 80 m.

RBAP 2009-2018 darbības periodā RBP veikusi ieguldījumus gan galvenā kuģu ceļa padziļināšanā, gan arī padziļināšanas darbos atsevišķu piestātņu pieejās: Daugavgrīvas – Rīnūžu vadlīnija padziļināta līdz -16,0 m, Mangaļu vadlīnijas rajonā padziļināts līdz -15,5 m; Mangaļu – Baltās baznīcas vadlīnija padziļināta līdz -14,5 m, bet Pasažieru ostas pieejas rajons līdz -10,5 m. Galvenā kuģu ceļa dziļumu karte ir parādīta 7. attēlā.

Attēls Nr. 7

Galvenā kuģu ceļa dziļumi



Avots: RBP

Kuģu ieprīme ir atšķirīga dažādos ostas rajonos atbilstoši Galvenā kuģu kanāla dziļumam (skatīt 7. attēlu un 5. tabulu).

Tabula Nr. 5

Rīgas brīvostas kuģošanas kanālu raksturlielumi

Kuģošanas kanāla rajons ostā	Maksimālā kuģu iegrieme (m)
no pieņemšanas bojas „B” līdz Rīnūžu apgriešanās baseinam	-15.0
no Rīnūžu apgriešanās baseina līdz piestātnei KS-29	-13.2
no piestātnei KS-29 līdz piestātnei EO-14	-12.3
no EO-14 līdz ieejai Eksportostas baseinā	-10.1
no ieejas Eksportostas baseinā līdz MK-4	-8.5
Milgrāvja caurtekā	-9.0
Sarkandaugavas caurtekā līdz piestātnei SD-3	-9.0

Avots: RBP

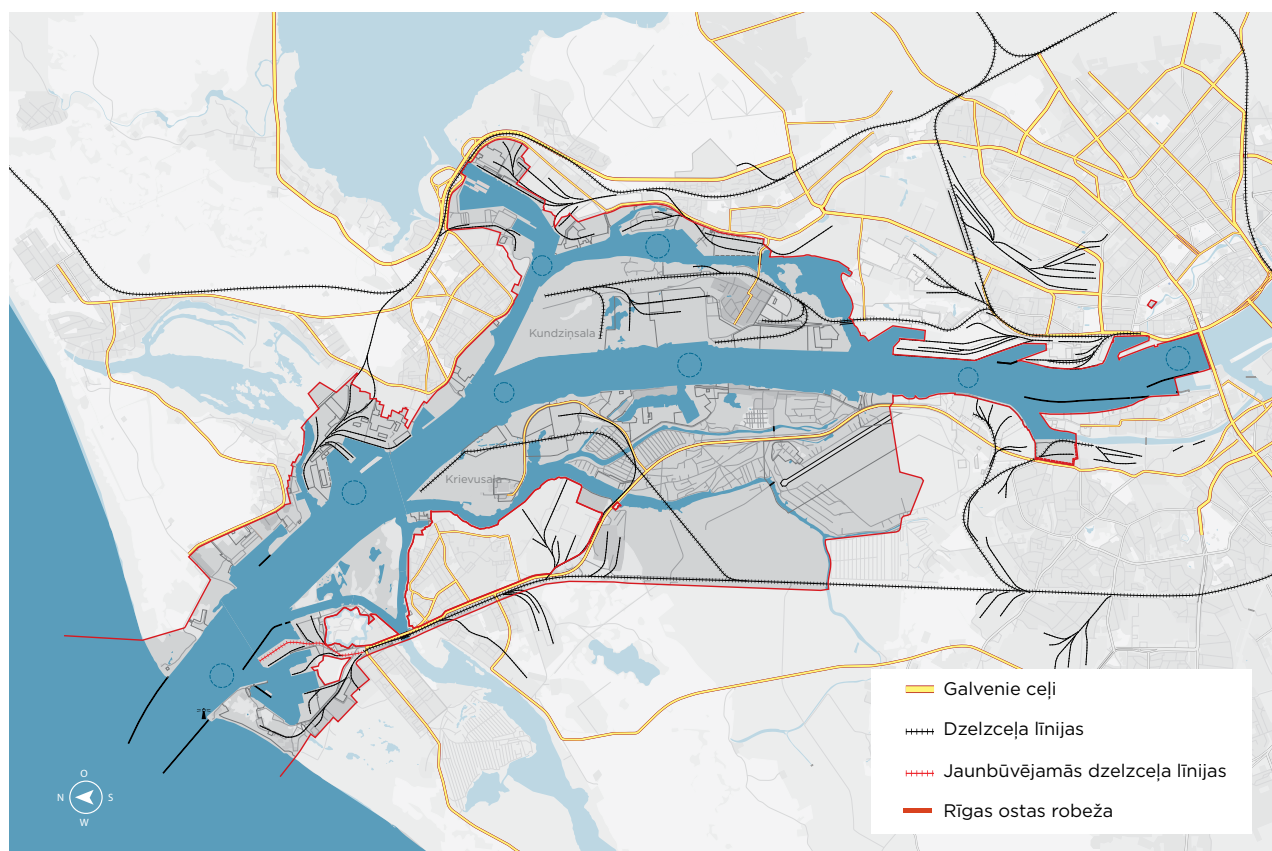
3.3.2. Sauszemes transporta tīkli un cita infrastruktūra

Sauszemes infrastruktūru ostā veido: transporta tīkli, inženiertehniskie tīkli (elektroapgādes, ūdensapgādes un kanalizācijas, gāzes piegādes infrastruktūra, sakaru tīkli, u. c.), kā arī drošības infrastruktūra (t. sk. barjeras, piekļuves sistēmas infrastruktūra, videonovērošanas sistēma u. c.).

Kravu pārvadājumi tiek nodrošināti pa dzelzceļu un ar autotransportu, izmantojot Rīgas pilsētas transporta tīklu (skatīt 8. attēlu). Turklāt dzelzceļa infrastruktūra apkalpo ap 70 % no Rīgas brīvostas kopējā kravu apgrozījuma. Savukārt kravu nogādāšana uz termināļiem ar autotransportu vairākos pilsētas pieostas rajonos ir aprūtināta augstās satiksmes intensitātes un ielu zemās caurlaidības dēļ.

Attēls Nr. 8

Rīgas brīvostas transporta tīkla sasaiste ar pilsētas transporta infrastruktūru (shēma)



Avots: RBP

Dzelzceļš

Dzelzceļa infrastruktūra nodrošina kravu pārvadājumus uz šādiem ostas rajoniem: Daugavas labajā krastā uz Eksportostu, Kundziņsalu, Sarkandaugavu, Vecmīlgrāvi un Rīnūžiem un kreisajā krastā – uz Krievu salu, Bolderāju un Daugavgrīvu.

RBAP 2009-2018 darbības periodā RBP ir veikusi dzelzceļa infrastruktūras attīstību Krievu salā (izbūvēti pievedceļi 11 km garumā, Krievu salas dzelzceļa parks un visa saistītā infrastruktūra) un Kundziņsalā (izbūvēti jauni pievedceļi un modernizēts Kundziņsalas dzelzceļa parks). Ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūras attīstībā pārskata periodā ir veikuši arī ostas uzņēmumi.

Dzelzceļa infrastruktūras kapacitāte sadalījumā pa ostas rajoniem ir šāda:

- Eksportostas un Kundziņsalas virzienā ~20 milj. tonnu gadā;
- Mangaļu un Ziemeļblāzmas dzelzceļa staciju kopējā jauda ir ~18 milj. tonnu gadā;
- Daugavgrīvas virzienā Bolderājas dzelzceļa stacijas jauda ir ~5 milj. tonnu gadā;
- Jaunizbūvētās Krievu salas dzelzceļa stacijas apstrādes jauda ir 20 milj. tonnu gadā.

Autoceļi

Ostas teritorijā ielu un autoceļu tīklu veido gan pilsētas ielas, gan RBP un uzņēmumu īpašumā esoši ceļi. *RBAP 2009-2018* darbības periodā notikusi intensīva autoceļu infrastruktūras attīstība divos ostas rajonos – Krievu salā (rekonstruēta Zilā iela, izbūvēti pievedceļi uz termināļiem) un Kundziņsalā (pievedceļi uz termināļiem).

RBP veic satiksmes pārvada pār Sarkandaugavu no Tvaika ielas uz Kundziņsalu projekta īstenošanu, kas paredz satiksmes pārvada un ar to saistītās infrastruktūras (estakādes, nobrauktuves, pieslēgums esošajai transporta infrastruktūrai, inženiertehniskās komunikācijas u. t. t.) izbūvi. Projekta īstenošana ir uzsākta 2017. gadā, un to plānots īstenot līdz 2023. gadam. Jaunais satiksmes pārvads ļaus būtiski uzlabot autotransporta kravu pārvadājumus uz/no Kundziņsalu pie nosacījuma, ka Rīgas pašvaldība izbūvēs satiksmes pārvadu pāri Rīga-Skulte dzelzceļa līnijai un veiks Tvaika ielas rekonstrukciju.

3.3.3. Kravu pārkraušanas infrastruktūra

Kravu pārkraušanas un uzglabāšanas pakalpojumus Rīgas brīvostā nodrošina 34 stividoruzņēmumi, kā arī 9 noliktavu uzņēmumi. Galveno infrastruktūru raksturojošo rādītāju kopsavilkums sniegts 6. tabulā.

Tabula Nr. 6

Rīgas brīvostas termināļu infrastruktūras galvenie raksturlielumi

Termināļu infrastruktūra	Raksturlielums
Atklāto kravu laukumu platība	1 894 278 m ²
Slēgto noliktavu platība	418 603 m ²
Saldētavu platība	7 800 m ²
Saldētavu ietilpība	13,5 tūkst. t.
Beramkravu rezervuāru ietilpība	217 800 m ³
Lejamkravu rezervuāru ietilpība	522 391 m ³

Avots: RBP

Ostas termināļu infrastruktūra ir pietiekama gan esošo, gan papildu kravu apjomu apstrādei. Brīvas pārkraušanas jaudas ir visos kravu segmentos, bet kopējais Rīgas brīvostas termināļu noslogojums ir 54 %.

3.3.4. Pasažieru apkalpošanas infrastruktūra

Rīgas brīvostā darbojas viens specializētais jūras pasažieru terminālis, kas atrodas Daugavas labajā krastā Andrejsalā un ir stratēģiski izdevīgi novietots blakus pilsētas centram, t. sk. Vecrīgai. Termināli tiek apkalpoti pasažieru prāmji un kruīza kuģi, un tas var uzņemt kuģus ar iegrīmi līdz 8,5 m, bet kruīza kuģi ar lielāku iegrīmi tiek tauvoti pie piestātnēm Krievu salā, kuras primāri ir paredzētas kravu apstrādei. Pie pasažieru termināļa piestātnēm MK-3 un MK-4 ir iespējams pieņemt kuģus ar garumu līdz 300 m (vienlaikus tikai 1 kuģi); divus šāda izmēra kruīza kuģus Rīgas brīvosta var uzņemt, tikai papildus izmantojot Krievu salas piestātnes. Pasažieru termināļa jauda ir nepietiekama vairāku lielu kruīza kuģu vienlaicīgai uzņemšanai.

3.4. Ostas pārvaldība

3.4.1. RBP statuss un funkcijas

RBP ir atvasināta publisko tiesību juridiskā persona, kas nodrošina ostas pārvaldīšanu. RBP funkcijas nosaka Likums par ostām, un tā darbojas, pamatojoties uz Rīgas brīvostas likumu, Rīgas brīvostas pārvaldes nolikumu, kā arī saskaņā ar citiem saistošajiem normatīvajiem aktiem (likumi, Latvijas Republikas apstiprinātie starptautiskie līgumi, Ministru kabineta izdotie tiesību akti un ostas noteikumi).

Kā publisko tiesību subjekts RBP veic ostas pārvaldību ostas maksu un tarifu, navigācijas un kuģošanas drošības, apsardzes un vides aizsardzības prasību ievērošanas jomā, kā arī izstrādā un nosaka iekšējos normatīvos aktus un kontrolē to izpildi. Kā privāto tiesību subjekts RBP slēdz līgumus ar komercsabiedrībām par darbību ostas teritorijā, plāno un veic ostas infrastruktūras attīstību, kā arī pilda citas Likumā par ostām noteiktās ostas pārvaldes funkcijas.

RBP organizatorisko struktūru veido valde un tai pakļauts izpildaparāts. Valde ir augstākā lēmējinstītūcija, kas sastāv no astoņiem valdes locekļiem: četriem Rīgas pilsētas pašvaldības pārstāvjiem, kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo ar attiecīgu Rīgas domes lēmumu, un četriem ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzītiem pārstāvjiem, kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo Ministru kabinets. Valdes lēmumu izpildi nodrošina izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks.

RBP ir sertificēta atbilstoši kvalitātes vadības standartam ISO 9001:2009 un vides pārvaldības standartam ISO 14001:2005. Kvalitātes vadības un vides pārvaldības paredzētie pasākumi un procedūras ir vērstas uz RBP darbības efektivitātes paaugstināšanu, klientu apmierinātību un Rīgas brīvostas mērķu un politikas sasniegšanu, tādējādi paaugstinot Rīgas brīvostas konkurētspēju.

3.4.2. Nekustamā īpašuma objektu īpašuma tiesības un pārvaldība Rīgas brīvostā

Rīgas brīvostas teritorijā ir valsts, pašvaldības, kā arī privātu juridisku un fizisku personu zemes īpašumi, kas neatkarīgi no piederības atbilstoši normatīvajiem aktiem kalpo Rīgas brīvostas darbības nodrošināšanai. RBP ir pirkuma tiesības uz zemi un citu nekustamo īpašumu Rīgas brīvostas teritorijā, turklāt RBP ir tiesības Rīgas brīvostā esošo fiziskajām un juridiskajām personām piederošo zemi izmantot ostas vajadzībām, kā arī iznomāt to komersantiem, kas veic saimniecisku darbību Rīgas brīvostas teritorijā.

Rīgas brīvostas akvatorija ir valsts īpašums, kas ir nodots RBP valdījumā. Kopējās hidrotehniskās būves (moli, straumes regulēšanas dambji, viļņlauži, krasta nostiprinājumi), navigācijas iekārtas, navigācijas ierīces un kuģu ceļi ir valsts vai pašvaldības īpašums, kas atrodas RBP valdījumā. Piestātnes ir valsts, pašvaldības, RBP, kā arī juridisko vai fizisko personu īpašums.

Ēkas, būves, kā arī virszemes un pazemes inženierkomunikācijas ir RBP, fizisku un juridisku personu īpašums. Būvniecība ostā var tikt veikta tikai ar RBP saskaņojumu un atbilstoši Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām.

3.4.3. Licencēta komercdarbība Rīgas brīvostā

Rīgas brīvostas uzņēmumi var slēgt līgumu ar RBP par licencētu komercdarbību ar vai bez brīvās zonas režīma piemērošanas. Licencētas komercsabiedrības statuss atbilstoši likumā “Par nodokļu piemērošanu brīvostas un speciālajās ekonomiskajās zonās” noteiktajai kārtībai ļauj uzņēmumam pretendēt uz tiešo nodokļu atvieglojumu atbalsta saņemšanu, savukārt brīvās zonas licencētās komercsabiedrības papildus var saņemt arī netiešo nodokļu atvieglojumus. Kopējā tiešo nodokļu atlaižu summa var sasniegt 35 %-55 % no ostas teritorijā veikto investīciju apjoma. Minētie valsts atbalsta nosacījumi būs piemērojami tiem licencēto komercsabiedrību ieguldījumiem ostas infrastruktūrā, kas tiks veikti līdz 2035. gada 31. decembrim.

RBAP 2009-2018 darbības periodā uzņēmumu skaits, kas noslēguši līgumus par licencētu komercdarbību, ir pieaudzis. 2009. gadā licencētu komercdarbību veica 16 uzņēmumi, bet 2018. gadā atļaujas licencētai komercdarbībai ir saņēmuši 23 uzņēmumi, tai skaitā 18 uzņēmumi noslēguši līgumus par darbību brīvās zonas režīmā. Starp licencētajām komercsabiedrībām ir 15 stividoruzņēmumi, četri noliktavu saimniecības uzņēmumi, divi velkoņu pakalpojumu sniedzēji, pa vienam bunkurēšanas un transporta palīgdarbību uzņēmumam.

Licencētās komercsabiedrības *RBAP 2009-2018* darbības periodā kopā investējušas vairāk nekā pusi (57 % jeb ~284 milj. EUR) no ostas uzņēmumu kopējiem ieguldījumiem. Licencētas komercsabiedrības statusu ir ieguvuši uzņēmumi, kas *RBAP 2009-2018* darbības periodā Rīgas brīvostā uzbūvēja jaunus termināļus (SIA “Rīga fertilizer terminal”, SIA “Rīga Bulk terminal” un SIA “TFS Trans”).

3.4.4. SIA “Rīgas brīvostas flote”

RBF ir RBP 100 % meitas sabiedrība. Tā tika dibināta 2010. gadā un ir ostas pakalpojumu sniedzējs Rīgas brīvostā. Saskaņā ar RBP kā kapitāla daļu turētāja noteiktiem stratēģiskajiem mērķiem, RBF veic šādas funkcijas:

- Nodrošina navigāciju Rīgas brīvostas akvatorijā ziemas periodā (ledlaužu pakalpojumi);
- Likvidē Rīgas brīvostas akvatorijā radušos piesārņojuma sekas, piedalās piesārņojuma seku likvidēšanā jūrā;
- Nodrošina nepārtraukti pieejamus velkoņu pakalpojumus Rīgas brīvostā, iznomājot savā īpašumā esošos velkoņus šo pakalpojumu sniedzējiem;
- Apsaimnieko Rīgas brīvostas pārvaldes īpašumā un valdījumā nodoto īpašumu un infrastruktūru.

RBF vīzija ir kļūt par kvalitatīvāko tehnisko un saimniecisko ostas pakalpojumu sniedzēju Baltijas valstīs un ar sniegto pakalpojumu klāstu dot pienesumu Rīgas brīvostas kapacitātei būt par vadošo Baltijas valstu ostu. Lai realizētu vīziju, RBF strādā pie esošo pakalpojumu kvalitātes un efektivitātes celšanas, kā arī plāno paplašināt savu biznesa modeli ar jauniem pakalpojumiem saskaņā ar Eiropas līmeņa ostu attīstības tendencēm.

RBF pamatkapitālā ir ieguldīta daļa no RBP mantas, kas ir saistīta ar RBF nodoto funkciju izpildi, nozīmīgākie pamatlīdzekļi ir Rīgas brīvostas tehniskā flote – ledlauži, velkoņi, loču kuteri, hidrogrāfijas kuģi u. c. vienības. Līdz ar jaunu funkciju pārņemšanu RBF tiek nodots arī atbilstošais aprīkojums.

3.5. Finanšu vadība un tarifu politika

RBP rīcībā esošos finanšu līdzekļus ir atļauts izmantot tikai ostas un tās infrastruktūras apsaimniekošanai un attīstīšanai, kā arī Likumā par ostām noteikto RBP funkciju īstenošanai. RBP pārvalda ar ostas darbību saistītos aktīvus 426 milj. EUR apmērā. RBP darbības nodrošināšanai nesaņem valsts un pašvaldības budžetu līdzekļus (neskaitot publisko finansējumu infrastruktūras investīciju projektu īstenošanai no ES fondiem).

3.5.1. Rīgas brīvostas pārvaldes saimnieciskās darbības ieņēmumi

RBP ieņēmumus (neto apgrozījumu) veido ostas maksas, zemes un citu RBP īpašumā un valdījumā esošo nekustamo īpašumu noma, kā arī citi RBP sniegtie pakalpojumi. RBP neto apgrozījums 2017. gadā sasniedza 44 milj. EUR.

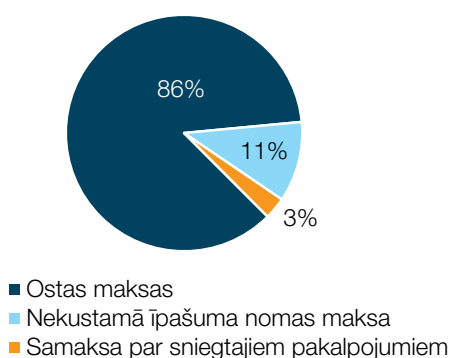
2017. gadā lielāko daļu (86 %) RBP ieņēmumu nodrošināja kuģu ostas maksas (skatīt 9. attēlu). Nekustamā īpašuma nomas maksa veidoja ~11 % no kopējiem ieņēmumiem, savukārt ieņēmumi par RBP sniegtajiem pakalpojumiem – ~3 % (skatīt 9. attēlu). RBP ieņēmumu struktūra ir stabila un gadu gaitā būtiski nav mainījusies.

Rīgas brīvostā kuģiem tiek piemērotas šādas ostas maksas: kravas maksa, kanāla maksa, piestātņu maksa, sanitārā maksa, mazo kuģu maksa un pasažieru maksa. Ostas maksu piemērošanas kārtība noteikta dokumentā "Rīgas ostas maksas". Ostas maksu ieņēmumu lielāko daļu (68 % 2017. g.) veido ieņēmumi no kravas maksas, kuru maksā ostā ienākošie balkerī un tankkuģi, kas pārvadā galvenokārt energoresursu kravas.

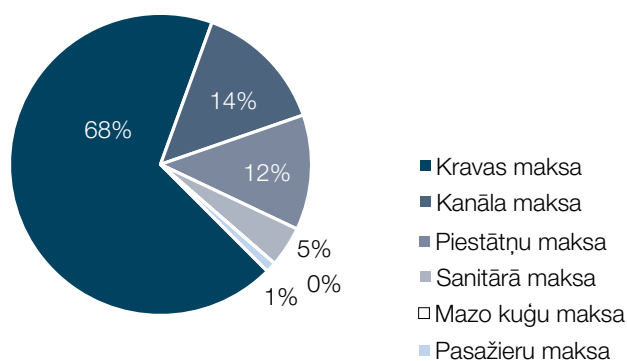
Attēls Nr. 9

RBP saimnieciskās darbības ieņēmumu struktūra un ostas maksu detalizēts sadalījums 2017. gadā

RBP ieņēmumu struktūra



Ostas maksu sadalījums



Avots: RBP

Ieņēmumi no ostas maksām ir tieši atkarīgi no Rīgas brīvostā apkalpoto kuģu skaita un to bruto tonnāžas (GT), kas savukārt ir saistīta ar kopējo Rīgas brīvostā pārkrauto kravu apjomu. Kopš 2015. gada kravu apgrozījums Rīgas brīvostā ir samazinājies, līdz ar to ir samazinājušies RBP ieņēmumi no ostas maksām un arī kopējie RBP ieņēmumi.

RBP veic Baltijas jūras austrumu krasta ostu maksu monitoringu, lai vērtētu Rīgas brīvostas ostas maksu konkurētspēju. *RBAP 2009-2018* darbības periodā Rīgas brīvostas ostas maksu tarifi tika paaugstināti tikai vienu reizi (2015. gadā), kā rezultātā Rīgā kuģim piemēroto ostas maksu kopsumma palielinājās par vidēji 4-6 % atkarībā no kuģa tipa.

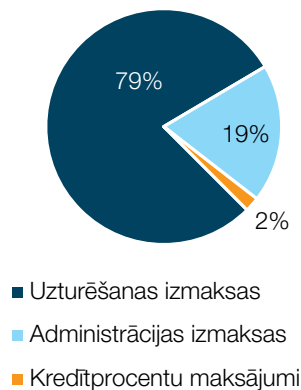
3.5.2. Rīgas brīvostas pārvaldes saimnieciskās darbības izmaksas

RBP izmaksu struktūrā izdalāmas trīs galvenās komponentes – uzturēšanas jeb sniegto pakalpojumu iegādes izmaksas, administrācijas izmaksas, kā arī kredītprocentu maksājumi (skatīt 10. attēlu). Uzturēšanas izmaksas (t. sk. pamatlīdzekļu nolietojums) veido lielāko daļu (~80 %) no visām RBP izmaksām. Tas izskaidrojams ar aktīvu lielo bilances vērtību un attiecīgi nepieciešamību uzkrāt līdzekļus pamatlīdzekļu atjaunošanai, kā arī ievērojamajām ostas infrastruktūras ekspluatācijas un uzturēšanas izmaksām. RBP sniegto pakalpojumu iegādes izmaksas 2017. gadā bija 28,8 milj. EUR, administrācijas izmaksas 7,7 milj. EUR, bet procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas 0,9 milj. EUR.

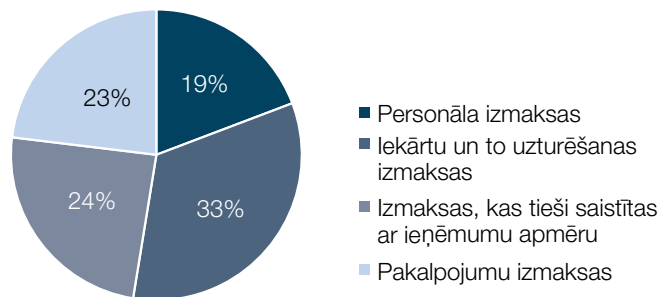
Attēls Nr. 10

RBP saimnieciskās darbības izmaksu struktūra un uzturēšanas izmaksu detalizēts sadalījums 2017. gadā

RBP izmaksu struktūra



Uzturēšanas izmaksu sadalījums



Avots: RBP

Ostas infrastruktūras uzturēšana ir kapitālietilpīga, līdz ar to būtiska daļa no RBP ieņēmumiem tiek novirzīta esošo aktīvu uzturēšanai. Savukārt jaunu investīciju projektu īstenošanai RBP piesaista ārējo finansējumu (galvenokārt kredītlīdzekļus un ES fondu līdzekļus).

RBAP 2009-2018 darbības perioda nozīmīgākais RBP īstenotais investīciju projekts ir “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”. Projekta kopējās izmaksas ir ~171 milj. EUR. Projekta finanšu avoti ir Kohēzijas fonda finansējums 76 milj. EUR, kredītlīdzekļi 77 milj. EUR un pašu līdzekļi 18 milj. EUR.

Ir īstenoti arī citi nozīmīgi investīciju projekti, piemēram, kuģošanas kanāla padziļināšana un pieejas kanāla rekonstrukcija; dzelzceļa parka “Kundziņšala” rekonstrukcija u. c., kuru finansēšanai izmantoti dažādi pieejamie finansējuma avoti (sīkāk skatīt nodaļu “*RBAP 2009-2018* izpilde” iepriekš). Kopējās RBP investīciju izmaksas 2009.-2017. gadā ir parādītas 7. tabulā.

Tabula Nr. 7

RBP investīciju sadalījums pa investīciju objektu veidiem 2009.-2017. gadā, tūkst. EUR

Investīciju objektu veids	Kopējās investīcijas, tūkst. EUR
Kuģu ceļi	64 245
Piestātnes, moli, krasta stiprinājumi	10 810
Dzelzceļš	34 854
Krievu sala	136 567
Citi infrastruktūras objekti	8 660
Peldlīdzekļi	13 121
Citas tehnoloģiskās iekārtas	3 987
Kopā	272 244

Avots: RBP

Kopējais *RBAP 2009-2018* darbības periodā (līdz 2017. gada beigām) veikto investīciju apjoms ir 272 milj. EUR.

3.6. Vides aizsardzība

RBP darbība ir sertificēta atbilstoši ISO 14001 standarta prasībām. RBP ir apzinājusi un izvērtējusi ostas mijiedarbību ar vidi, identificējusi būtiskos vides aspektus, izstrādājusi dokumentus un noteikusi atbildīgās struktūras, kas organizē un kontrolē ar vides aizsardzību saistīto aspektu ievērošanu. RBP īstenotā vides politika ir mērķtiecīgi vērsta uz tālākiem uzlabojumiem vides pārvaldības jomā.

Lai nodrošinātu Rīgas brīvostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu, tiek veikts gruntsūdens monitorings gan komercdarbībai iznomātajās, gan arī neiznomātajās teritorijās. *RBAP 2009-2018* darbības periodā gruntsūdens monitoringa tīklā ir iekļautas 20 jaunas teritorijas. Monitoringa galvenais uzdevums ir piesārņojošo vielu emisiju kontrole vidē, tai skaitā pazemes ūdeņu kvalitātes kontrole un aizsardzība no saimnieciska un rūpnieciska rakstura piesārņojuma.

Piesārņojuma kontroli ostas akvatorijā nodrošina Ostas policija, veicot regulāras apsekošanas. Piesārņojošo vielu noplūdes gadījumā RBP organizē to savākšanas darbus saskaņā ar iekšējos normatīvajos aktos noteikto kārtību.

Gaisa kvalitātes kontrolei Rīgas brīvostas teritorijā ir uzstādītas četras PM_{10} cieto daļiņu (putekļu) un trīs gaistošo organisko savienojumu mērījumu stacijas. Informācija par veiktajiem mērījumiem tiek publicēta RBP mājaslapā un pieejama sabiedrībai. Vienlaikus gaisa kvalitātes mērījumus savā teritorijā veic arī komercsabiedrības, kuras nodarbojas ar beramkravu (ogļu), naftas un ķīmisko produktu pārkraušanu.

RBP veic arī jūras izgāztuves gultnes sedimentu un ūdensputnu monitoringu.

RBP ir izstrādājusi “Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu Rīgas brīvostā”. Šis plāns nosaka vienotu kārtību, kādā ostā ienākošie kuģi un to pārstāvji, valsts institūcijas un komersanti nodrošina kuģa radīto atkritumu un kravas pārpalikumu apsaimniekošanu.

Papildus regulāram monitoringam *RBAP 2009-2018* darbības periodā RBP kā sadarbības partneris atbalstīja Latvijas un Šveices sadarbības programmas projekta „Vēsturiski piesārņoto vietu sanācija Sarkandaugavas teritorijā” īstenošanu, kas sekmēja augsnes, grunts, pazemes un virszemes ūdeņu kvalitātes uzlabošanu Sarkandaugavas teritorijā.

Projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra” īstenošanas rezultātā ir būtiski samazināta slodze uz vidi Daugavas labajā krastā (ieskaitot Rīgas vēsturisko centru un tā aizsardzības zonu). Ostas infrastruktūra Krievu salā ir uzbūvēta, izmantojot labākos tehniskos risinājumus un jaunākās tehnoloģijas, kas samazina darbības ietekmi uz vidi. Kravu pārkraušana jaunajos termināļos tiks veikta, pielietojot videi draudzīgas tehnoloģijas, kuras uzstādīs stividoruzņēmumi (t. sk. segtas transportieru lentes vienā no termināļiem, daļēji slēgts uzglabāšanas process – putekļu žogs ap uzglabāšanas laukumiem abiem stividoruzņēmumiem). Piestātnes jaunajos Krievu salas termināļos ir aprīkotas ar kuģu krasta elektroapgādi, kas ļauj kuģiem nedarbināt dzinējus stāvēšanas laikā, attiecīgi samazinot izmešu un trokšņu daudzumu.

Lai saglabātu bioloģisko daudzveidību, RBP veic biotehniskos pasākumus biotopu kapacitātes paaugstināšanai Žurku salā, dabas parka „Piejūra” lieguma zonā „Mīlestības saliņa” un dabas liegumā „Krēmeri”.

3.7. Ostas drošība un aizsardzība

Drošības un aizsardzības joma ietver trīs darbības virzienus – kuģošanas drošību, ostas termināļu drošību un sabiedriskās kārtības nodrošināšanu. Par katru no tām atbilstoši savai kompetencei atbild atsevišķas RBP struktūrvienības – Brīvostas Kapteiņdienests, Drošības dienests un Ostas policija.

3.7.1. Kuģošanas drošība

Rīgas brīvostas iekšējo kārtību un kuģošanas drošību reglamentē Rīgas domes 2017. gada 2. maija saistošie noteikumi Nr. 255 “Rīgas brīvostas noteikumi”. Kuģošanas drošību ostā nodrošina Brīvostas Kapteiņdienests, kura sastāvā ietilpst kuģu satiksmes vadības centrs (strādā 24/7/365). Kuģa loču un kuģu satiksmes vadības operatoru kopīgs, saskaņots darbs, kā arī atbilstoša ūdensceļu infrastruktūra nodrošina ostā ienākošo kuģu apkalpošanu.

Brīvostas Kapteiņdienesta galvenās funkcijas ir ostas pieejamības nodrošināšana, kuģu ceļu navigācijas nodrošinājuma kontrole (t. sk. arī Rīgas jūras līča piekrastes bākas no Ainažiem līdz Kolkai un Irbes šauruma peldošais navigācijas aprīkojums), kuģu satiksmes organizācija, vadība un kontrole, loču pakalpojumu sniegšana, ledlauža operatīvā vadība ledus navigācijas periodā.

Velkoņu pakalpojumus Rīgas brīvēstā nodrošina komercsabiedrības, kas noslēgušas līgumu ar RBP. Ostas akvatorijas dziļuma kontroli veic SIA "Rīgas brīvēstas flote".

3.7.2. Ostas termināļu drošība

Par Rīgas brīvēstas drošības pasākumu plānošanu un īstenošanu, kā arī par visas ostas aizsardzības plāna izstrādi un ieviešanu ir atbildīgs RBP Drošības dienests. Ostas uzņēmumu izstrādāto aizsardzības plānu ieviešanu pārtrauga Latvijas Jūras administrācija, ostas un termināļu aizsardzības plānu saskaņošanu veic RBP Drošības dienests.

Drošības pasākumi ostas uzņēmumos tiek organizēti saskaņā ar *Starptautisko kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksu* (ISPS), kā arī ES un Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām. Ostas uzņēmumi ir atbildīgi par aizsardzības plānā definēto prasību ieviešanu un nodrošināšanu.

Rīgas brīvēstas stividoruzņēmumi, kas veic bīstamo kravu pārkraušanu un uzglabāšanu, darbojas saskaņā ar *Starptautiskā bīstamo jūras kravu kodeksa (IMDG)* prasībām un atbilstoši Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām. Šo uzņēmumu uzraudzību un kontroli attiecībā uz iepriekš minētā kodeksa un MK noteikumu prasību izpildi veic RBP un Latvijas Jūras administrācija.

Bīstamo kravu pārkraušanas stividoruzņēmumi veic ikgadējo sertifikāciju Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestā attiecībā uz ostas iekārtu aprīkojuma ugunsdrošības prasību nodrošināšanu.

3.7.3. Sabiedriskā kārtība un apsardze

Rīgas brīvēstas perimetra apsardzi, personu un kravu kustības kontroli, kā arī sabiedrisko kārtību Rīgas brīvēstas teritorijā (t. sk. uz ūdens Rīgas brīvēstas akvatorijā) nodrošina Ostas policija. Papildus iepriekš minētajiem uzdevumiem Ostas policija veic videonovērošanu visā Rīgas brīvēstas teritorijā, nodrošina vai organizē tehnisko drošības sistēmu un ugunsdrošības sistēmu uzturēšanu, kā arī piesārņojuma kontroli.

Sabiedriskās kārtības un apsardzes funkciju veikšanai Ostas policija izmanto kontrolposteņus, patruļas, videonovērošanas sistēmu, caurlaižu sistēmu, perimetra nožogojumu un signalizāciju, ūdens piesārņojuma detektorus, ugunsdrošības signalizāciju u. c. Ostas policija ir lielākā RBP struktūrvienība personāla skaita ziņā.

3.8. Informācijas tehnoloģiju sistēmas

Rīgas brīvēstas darbības nodrošināšanai RBP izmanto arvien vairāk informācijas sistēmu, turklāt esošās sistēmas tiek modernizētas, paplašinot to funkcionalitāti. Kuģu satiksmes vadība un kontrole tiek veikta, izmantojot Kuģu satiksmes vadības sistēmu (*VTS-vessel traffic system*) un informācijas sistēmu "Velkonis". Kuģu drošai manevrēšanai ostā tiek izmantotas portatīvās loču iekārtas (*Portable Pilot Units*), tāpat kuģu kustības modelēšanai tiek pielietots Reāla laika kuģu kustības simulators (*NAVIS Trainer 5000*). 2018. gadā uzsākts darbs pie Daugavas straumes modelēšanas sistēmas ieviešanas, kas palīdzēs vērtēt straumes ietekmi uz kuģiem.

RBP administratīvo funkciju nodrošināšanai un procesu vadībai tiek izmantoti dažādi IT risinājumi: lietvedības vadības sistēma (ELDIS), personāla vadības procesu sistēma (HOP), finanšu un grāmatvedības sistēma (HORIZON), Kvalitātes vadības sistēma, Rīgas ostas informācijas sistēma ROIS (piestātņu apsekošanas datu uzkrāšana, ostas brīvē teritoriju karte) u. c. Minētie IT risinājumi nodrošina efektīvu informācijas apriti starp RBP struktūrvienībām. Savukārt apmaiņai ar Rīgas brīvēstas uzņēmumiem RBP izmanto ostas mājaslapā izveidoto interaktīvo platformu (caurlaižu noformēšana, atskaišu iesniegšana, u. c.).

RBP IT sistēma ir izveidota, ievērojot nepieciešamos drošības pasākumus, t. sk. nodrošinot nodalītu datu uzglabāšanu dažādās novietnēs, rezerves barošanu serveriem, dublētus sakarus starp serveriem un lietotāju stacijām, tīkla aizsardzību (piemēram, ugunsmūris, iekšēja tīkla drošības risinājumi, biznesa sistēmu drošība) u. c. pasākumus.

3.9. Ostas mārketinga un komunikācija

3.9.1. Mārketinga

Makroekonomisko un ģeopolitisko norišu kontekstā Baltijas jūras reģionā vērojama konkurences saasināšanās. Līdz ar to RBP un ostas uzņēmumiem jāīsteno mārketinga aktivitātes, lai arī turpmāk nodrošinātu sekmīgu ostas darbību tranzītkravu pārvadājumu tirgū. Sadarbība ar esošajiem Rīgas brīvoostas klientiem, kā arī jaunu klientu piesaiste ir būtisks priekšnosacījums ostas tālākai attīstībai.

RBP ir izstrādāta *Rīgas brīvoostas Mārketinga stratēģija*, kas definē mārketinga mērķus, mārketinga vēstījumus un uzdevumus attiecībā uz katru no mērķa grupām. Mārketinga aktivitāšu kopums veicina Rīgas brīvoostas atpazīstamību, palīdz uzturēt pozitīvu RBP un Rīgas brīvoostas tēlu un veidot izpratni par ostas produktiem un pakalpojumiem, nodrošinot aktuālu informāciju par Rīgas brīvoostu visām mērķa grupām. RBP mārketinga aktivitātes tiek īstenotas ciešā sadarbībā ar ostas uzņēmumiem, Satiksmes ministriju, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru, Rīgas pašvaldību, kā arī citiem sadarbības partneriem. RBP ik gadus piedalās ~10 kravu pārvadājumu, loģistikas, kā arī kruīza nozares izstādēs, sniedzot aktuālu informāciju par ostas pakalpojumiem. RBP forumos piedalās vienotā stendā ar ostas uzņēmumiem un/vai vienotā Latvijas transporta sektora stendā, lai pēc iespējas efektīvi popularizētu gan ostas iespējas, gan Latviju kā kravu tranzīta valsti kopumā.

3.9.2. Komunikācija un sociālā atbildība

Mārketinga stratēģijas ietvaros ir izstrādāta *RBP Korporatīvās sociālās atbildības politika*, *Komunikācijas politika* un *Sociālo mediju stratēģija*, kas definē komunikācijas virzienu, satura un vēstījumu struktūru RBP īstenotajām aktivitātēm.

Minēto dokumentu izstrāde ir sekmējusi aktīvāku un sistemātisku RBP komunikāciju ar mērķauditoriju, īpašu uzmanību pievēršot vides aizsardzībai, ostas attīstībai, ostas uzņēmumu darbības rādītājiem, jauno tehnoloģiju ieviešanai, starptautiskajai pārstāvēniecībai, kā arī kruīzu segmentam.

RBP īsteno regulāru sadarbību ar ostas apkaimju (Vecmīlgrāvis, Sarkandaugava, Mangaļsala, Kundziņsala) biedrībām un nevalstiskajām organizācijām. Ik gadus RBP sniedz atbalstu nozīmīgiem sociālajiem, izglītojošajiem, kultūras un sporta pasākumiem (Latvijas lepnums, Ostas svētki, konkurss skolēniem un studentiem "Osta pilsētai" u. c.).

Īstenojot sociāli atbildīgu politiku, RBP līdzdarbojas vērienīgākajos Rīgas un valsts mēroga kultūras pasākumos (*Rīgas svētki*, *Staro Rīga*, *Latvijas lepnums*, u. c.). Tas sniedz iespēju uzrunāt ļoti plašu, dažādās valodās runājošu un kultūras pārstāvošu Latvijas sabiedrību. Līdzdalība šajos pasākumos veicina Rīgas brīvoostas tēla atpazīstamību, ceļ RBP prestižu un pievērš sabiedrības uzmanību ostas darbībai un tās lomai Latvijas ekonomikā, vienlaikus tā ir iespēja uzrunāt arī starptautisko sabiedrību un mediju pārstāvjus.

RBP iesaistās arī galvaspilsētas un valsts mēroga vides pasākumu organizēšanā un rīkošanā (*Lielā talka* u. c.). Sadarbībā ar Rīgas apkaimju iedzīvotājiem RBP turpina darbu pie ostas un tuvo apkaimju teritoriju sakārtošanas un labiekārtošanas. Tādējādi tiek stiprinātas gan Rīgas brīvoostas zīmola vērtības, gan arī osta tiek pozicionēta kā sociāli atbildīga osta, kas rūpējas par vides aizsardzību un ostas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti. RBP periodiski veic ostas tēla pētījumus, lai novērtētu sabiedrisko domu un izmaiņas Rīgas brīvoostas atpazīstamībā un sabiedrības uztverē.

3.9.3. Starptautiskā sadarbība

RBP ir iesaistījies vairāku nozīmīgu starptautisku ostu un loģistikas organizāciju darbā, lai nodrošinātu Rīgas brīvoostas pārstāvēniecību un sekmētu tās atpazīstamību. RBP ir Starptautiskās ostu asociācijas (IAPH), Eiropas jūras ostu organizācijas (ESPO), Baltijas ostu organizācijas (BPO), Starptautiskās pilsētu un ostu asociācijas (IACP), Starptautiskās kruīza operatoru asociācijas (CLIA), Starptautiskās ostu kapteiņu asociācijas (IHMA), Starptautiskās ostu kopienas sistēmas asociācijas (IPCSA), Pasaules brīvo zonu organizācijas (WFZO) dalībniece.

RBP piedalās Vācijas-Baltijas tirdzniecības kameras, Beļģijas-Latvijas biznesa kluba, Ķīnas biznesa padomes, kā arī Trans-Sibīrijas pārvadājumu Koordinācijas padomes darbā. Līdzdarbojoties šajās organizācijās, RBP ir iespēja pārstāvēt ostas intereses, paust viedokli,

īsenot kvalitatīvu pārstāvniecību, nodrošināt informācijas apmaiņu starp RBP un attiecīgajām institūcijām un organizācijām, iegūt pieredzi. RBP pārstāvji piedalās ESPO un IAPH tehnisko komiteju darbā.

3.10. Rīgas brīvostā strādājošie uzņēmumi

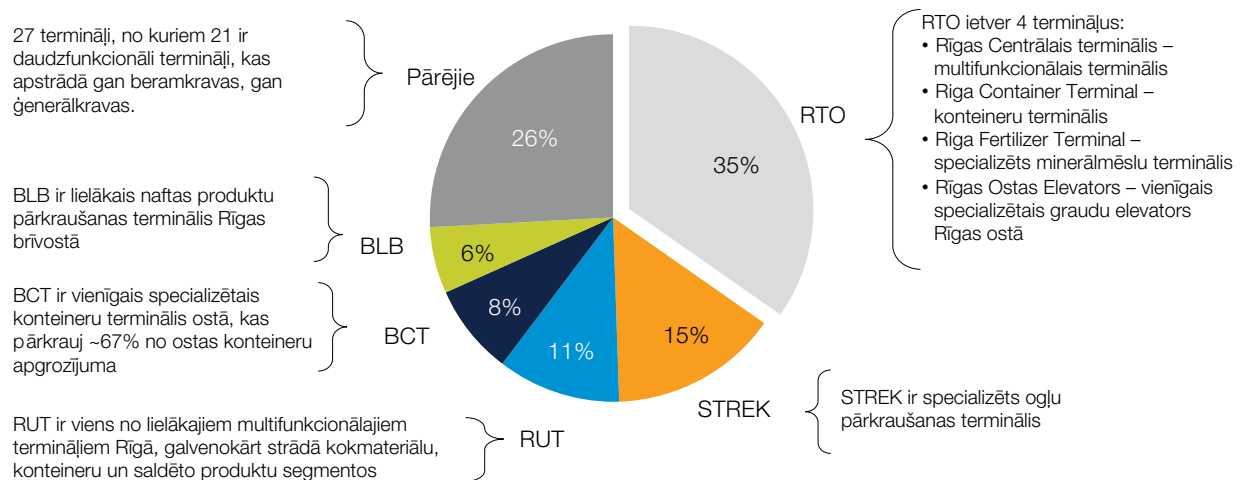
Rīgas brīvostas uzņēmumu klasteri veido ~200 dažādi uzņēmumi, kuru darbība ir saistīta ar ostas pakalpojumiem un kas ir noslēguši līgumus ar RBP par komercdarbību ostā, t. sk. par zemes un/vai piestātņu nomu. Ostas klientiem ir pieejams plašs ostas pakalpojumu klāsts: 2018. gadā ostā strādā 34 stividoruzņēmumi, deviņi kravu uzglabāšanas uzņēmumi, 31 kuģu aģentēšanas uzņēmums, astoņi velkoņu un bunkurēšanas pakalpojumu sniedzēji, seši ražošanas uzņēmumi, trīs kuģu būves un remonta uzņēmumi, kā arī ~90 uzņēmumi, kas sniedz ar kravu un kuģu apkalpošanu saistītus pakalpojumus.

Lielākā daļa no Rīgas brīvostā strādājošajiem stividoruzņēmumiem ir multifunkcionāli kravu termināļi, kas apstrādā dažādu veidu kravas. Specializētie termināļi ietver deviņus ostas lejammkravu termināļus, vienu specializēto konteineru termināli, kā arī specializēto ķīmisko beramkravu termināli.

Pēc pārkrauto kravu apjoma Rīgas brīvostas termināļi ir atšķirīgi. Ostā darbojas vairāki lieli termināļi un liels skaits mazu multifunkcionālu termināļu. 2017. gadā vairāk nekā 1 milj. tonnu kravu pārkrāva septiņi ostas stividoruzņēmumi (SIA "Rīgas Tirdzniecības osta" un tajā ietilpstošie uzņēmumi, SIA "STREK", SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīgas universālais terminālis", AS "BLB Baltijas Terminālis", SIA "KS Terminal" un SIA "PARS Terminālis"). Papildu informāciju skatīt 11. attēlā.

Attēls Nr. 11

Rīgas brīvostas kravu apgrozījums pa stividoruzņēmumiem



* RTO – SIA "Rīgas Tirdzniecības osta"; RUT – SIA "Rīgas universālais terminālis", BCT – SIA "Baltic Container Terminal", BLB – AS "BLB Baltijas Terminālis". STREK – SIA "STREK".

Avots: RBP

RBAP 2009-2018 darbības periodā darbu ostā uzsāka divi jauni jūras kravu termināļi (projektus īstenoja attiecīgi SIA "Rīga fertilizer terminal" un SIA "Rīga Bulk terminal"), kā arī viens jauns noliktavu/logistikas uzņēmums SIA "TFS Trans".

4. Tirgus analīze

Šajā nodaļā ir sniegts kopsavilkums tirgus analīzei, kuru RBP uzdevumā veica transporta nozares konsultanti – Roterdamas ostas struktūrvienība *Port of Rotterdam International*. Tirgus analīzē tika detalizēti pētīta ārējā vide, kurā darbojas Rīgas brīvosta un kas nosaka Rīgas brīvostas darbības perspektīvas un izaicinājumus. Nodaļā īsi aprakstīti trīs galvenie tirgu raksturojošie elementi: Rīgas brīvostas tirgus areāls (apkalpotā teritorija), Baltijas jūras koridors, kurā iekļaujas Rīgas brīvosta, kā arī galvenie apkalpotie kravu segmenti un to attīstības perspektīvas. Rīgas brīvosta ir TEN-T pamattīkla osta vienā no deviņiem ES transporta pamattīkla koridoriem: Ziemeļjūras-Baltijas transporta koridorā. Turpmāk tekstā Rīgas brīvostas konkurences vides definēšanai ir izmantots vārdu savienojums “Baltijas jūras koridors”, jo tas raksturo kravu plūsmas virzienu no kravu izcelsmes valstīm uz galamērķiem.

4.1. Rīgas brīvostas tirgus areāls

Rīgas brīvosta apkalpo plašu Eirāzijas kontinenta daļu – galvenokārt Krieviju, bet arī Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Uzbekistānu un citas valstis kontinenta iekšzemē, kurām nav pieejas jūrai un kuras ir kravu izcelsmes un patēriņa tirgi caur Rīgas brīvostu sūtītājām kravām. Šīs valstis *RBAP 2019-2028* kontekstā turpmāk tiek minētas kā *Rīgas brīvostas tirgus areāls*.

Rīgas brīvostas tirgus areāla valstīs ir ~282 milj. iedzīvotāju, un to IKP sasniedz 2,5 triljonus ASV dolāru. Ekonomiski un demogrāfiski apkalpotā teritorija ir pielīdzināma ASV, Brazīlijai vai Indonēzijai. Šo teritoriju apkalpojošās ostas pārkrauļ aptuveni 1,2 miljardus tonnu jūras kravu gadā. Šīs kravas tiek pārvadātas pa četriem galvenajiem koridoriem: Baltijas jūras koridoru, Melnās-Azovas jūras koridoru, Arktisko koridoru un Tālo Austrumu koridoru. Pēc apkalpoto kravu apjoma Baltijas koridors ir lielākais. Lai gan atsevišķu transporta koridoru tirgus areāli pārklājas, to savstarpējā konkurence nav izteikta.

4.2. Baltijas jūras koridors

Rīgas brīvosta, tāpat kā pārējās Latvijas lielās ostas (Ventspils brīvosta un Liepājas osta, kas ir daļa no Liepājas speciālās ekonomiskās zonas) ir Baltijas jūras koridora sastāvdaļa. Baltijas jūras koridora ostu kopējais apgrozījums ir ~500 milj. tonnu gadā jeb 42 % no ostu kopējā apgrozījuma iepriekš minētajos četros transporta koridoros. Baltijas jūras koridora apkalpotā teritorija ir parādīta 12. attēlā.

Attēls Nr. 12

Baltijas jūras koridora kravu izcelsmes valstis



Avots: POR

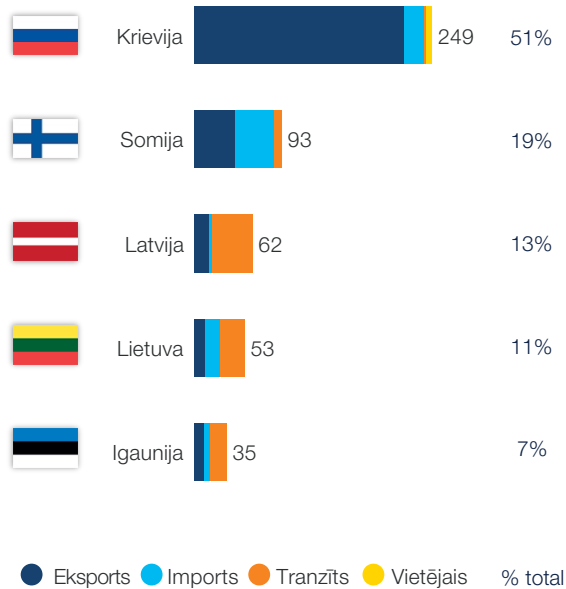
Baltijas jūras koridorā ir ~60 ostas, bet ne visas no tām apkalpo tranzīta kravas. Līdz ar to ne visas no tām konkurē ar Rīgas brīvostu. Par Rīgas brīvostas tirgus konkurentiem uzskatāmas Ustjluga, Primorska, Sanktpēterburga, Visocka, Hamina-Kotka, Helsinki, Tallina, Sillamē, Ventspils, Liepāja un Klaipēda, jo tās apkalpo tās pašas teritorijas un kravu veidus.

Krievijas ostās tiek pārkrauti ~50 % no visām kravām, kas tiek transportētas pa Baltijas jūras koridoru, turklāt Ustjluga, Primorska un Sanktpēterburga ir lielākās koridora ostas. Latvijas ostas kopumā apstrādā aptuveni 65 milj. tonnas kravu gadā jeb ~13 % no koridora kravu kopapjoma. Aptuveni 70 % no Latvijas ostu kravu plūsmas veido tranzīta kravas. Rīgas brīvosta ir piektā lielākā koridora osta, kas apkalpo 7 % no Baltijas jūras koridora kravām. Krievija un Somija rada nozīmīgu importa un eksporta kravu plūsmu, savukārt Baltijas valstis galvenokārt apkalpo tranzīta kravu plūsmu. Papildu informācijai skatīt 13. attēlu.

Attēls Nr. 13

Baltijas jūras koridora ostu kravu apgrozījums 2017. gadā

Baltijas koridora ostu apgrozījums pēc veida
Vienība: milj. tonnas, 2017



10 lielākās ostas pēc apgrozījuma
Vienība: milj. tonnas, 2017



Avots: POR

Starp Baltijas jūras koridora ostām pastāv liela konkurence. Tas skaidrojams gan ar to, ka ostām ir līdzīgs darbības profils un tās orientējas uz identisku iekšzemes teritoriju apkalpošanu, gan ar to, ka reģionā kopumā ostu jaudas pārsniedz kravu plūsmu kopapjomu.

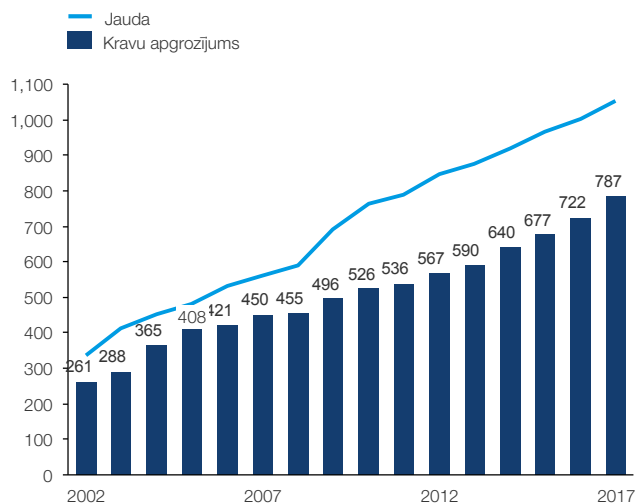
Konkurenci Baltijas jūras koridora ietvaros būtiski pastiprina Krievijas mērķtiecīga darbība Krievijas un pat Vidusāzijas valstu kravu novirzīšanai uz savām ostām, izmantojot ne tikai administratīvus līdzekļus, bet arī pastāvošo kontroli pār Eirāzijas dzelzceļa sistēmu. Uz savām ostām Krievija prioritāri pārorientē stratēģiski svarīgo energoresursu pārvadājumus, piemēram, jēlnaftu, naftas produktus un ogles. Laika posmā no 2002. līdz 2017. gadam Krievija palielināja kopējo visu četru transporta koridoru ostu jaudu no ~300 milj. tonnu līdz 1 miljardam tonnu gadā. Tā rezultātā Krievijas ostu kravu apgrozījums ir pieaudzis no 261 milj. tonnu 2002. gadā līdz 787 milj. tonnu 2017. gadā jeb vidēji par 8 % gadā. Līdz ar to nozīmīga Krievijas eksporta kravu daļa ir novirzīta uz pašmāju ostām, savukārt ārvalstu ostās pārkrauto Krievijas eksporta kravu īpatsvars samazinājies no 20 % uz 6 %.

Attēls Nr. 14

Krievijas ostu kravu apgrozījums, jauda un īpatsvars Krievijas kravu apkalpošanā 2002.-2017. gadā (milj. t)

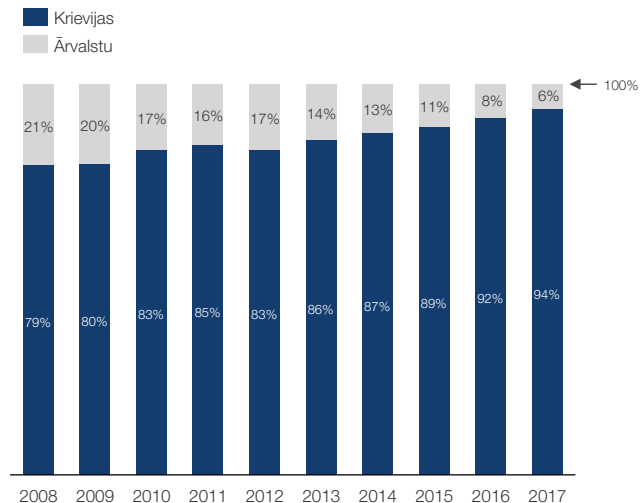
Kravu apgrozījums / jauda

Vienība: milj. tonnas



Kravu apstrādes ostas

Vienība: % kopā



Avots: POR

Krievijas valdība prognozē, ka Krievijas ostu kravu apgrozījums no 787 milj. tonnu palielināsies līdz 1,5 miljrd. tonnu 2035. gadā. Lai spētu nodrošināt šāda apjoma kravu pārkraušanu, tiek plānots palielināt ostu jaudu.





Baltijas valstis ir ļoti lielā mērā atkarīgas no tranzīta kravām, tomēr Latvijas ostām šī atkarība ir vislielākā. Latvijas ostās tranzīta kravu īpatsvars ir ~70 %, kamēr Igaunijā – 51 %, bet Lietuvā – 48 %.

4.3. Kravu segmenti

Latvijas ostās tiek apstrādātas plašas nomenklatūras kravas, no kurām četras lielākās kravu grupas ir energoresursi, lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas, ģenerālkraavas (konteineri) un Ro-Ro (prāmju, kā arī pasažieru pārvadājumi). Segmentu īss raksturojums sniegts 8. tabulā.

Tabula Nr. 8

Galvenie jūras kravu segmenti Latvijas lielajās ostās 2018. gadā




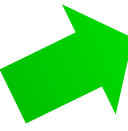

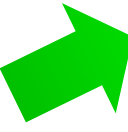


Galvenie segmenti	Galvenie apakšsegmenti	Galvenās apkalpotās teritorijas	Galvenie veicinošie faktori	Rīgas brīvostas tirgus pozīcija
Energo-resursu kravas 	Ogles Naftas produkti (t. sk. SPG) Jēlnafta	Krievija (eksports) Baltkrievija (eksports) Latvija (imports)	Izejmateriālu ieguve un ražošana tirgus areāla valstīs Ģeopolitika Dzelzceļa savienojumi ar tirgus areāla valstīm Pieprasījums pēc degvielas vietējā tirgū	Segments ir sadalīts starp Rīgas un Ventspils ostām, turklāt Rīgas brīvosta dominē ogļu segmentā, savukārt Ventspils – naftas produktu segmentā
Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas 	Graudaugi / produkti Minerālmēsli Lopbarība Kokmateriāli / produkti	Latvija Krievija Baltkrievija Igaunija Lietuva	Lauksaimniecības un kokmateriālu ražošana apkalpotajā teritorijā Ģeopolitika Globālais pieprasījums pēc pārtikas Dzelzceļa savienojumi	Galvenie tirgus dalībnieki ir Rīgas un Liepājas ostas, turklāt Rīgai ir stiprāka pozīcija minerālmēsļu un kokmateriālu jomā, bet Liepājai – graudu pārkraušanā
Konteinerkravas 	Svaigi un saldēti produkti Iekārtas un aprīkojums Plaša patēriņa sadzīves preces Kokmateriāli Ķīmiskās preces U. c.	Latvija Krievija Vidusāzijas valstis Baltkrievija	Patēriņš un ražošana apkalpotajā teritorijā Ģeopolitika Transporta savienojumi ar tirgus areāla valstīm Ostu konkurence	Rīgas brīvosta dominē šajā segmentā salīdzinājumā ar Ventspils un Liepājas ostām, konkurējošās ostas ir ārpus Latvijas (Klaipēda, Sanktpēterburga, Gdaņska)
Prāmju un pasažieru pārvadājumi 	Ro-Ro Ro-Pax Kruīza kuģi Prāmji	Latvija	Vietējais patēriņš un ražošana Ienākumu pieaugums	Liepāja un Ventspils dominē Ro-Ro segmentā, savukārt Rīgas brīvosta ir vienīgā osta, kas nodrošina pasažieru prāmju satiksmi

Avots: CSP, POR

Katram no šiem segmentiem ir atšķirīgas nākotnes perspektīvas, ņemot vērā, ka tos ietekmē dažādi faktori (skat. 15. attēlu, kā arī turpmākās apakšnodaļas).

Attēls Nr. 15

Jūras kravu pārvadājumu segmentu perspektīvas Rīgas brīvastā

Segments	Perspektīva	Pamatojums
Energoresursi 		<ul style="list-style-type: none"> Eiropas galvenās fosilā kurināmā importētājvalstis (Vācija, Nīderlande, Lielbritānija u. c.) īsteno enerģētikas politiku, kas ir vērsta uz fosilā kurināmā patēriņa samazināšanu un atjaunojamo energoresursu izmantošanu. Līdz ar to, nākamo 20 gadu laikā fosilā kurināmā patēriņš Rietumeiropā visdrīzāk samazināsies. Nemot vērā Krievijas ģeopolitisko konfliktu ar ES un ASV, Krievija mērķtiecīgi ir pārorientējusi energoresursu kravu pārkraušanu no Baltijas valstu ostām uz Krievijas ostām un tuvāko 20 gadu laikā visdrīzāk turpinās šādas transporta politikas īstenošanu. Nemot vērā arvien pieaugošo ogļu pieprasījumu Austrumāzijas un Dienvidāzijas valstīs (Ķīnā, Dienvidkorejā, Japānā, Indijā u. c.), Krievija palielinās ogļu eksporta apjomu, izmantojot Tālo Austrumu koridoru. Ir sagaidāms, ka laika posmā līdz 2030. gadam Ķīna un Indija būs pasaules lielākās ogļu patēriņa valstis.
Lauksaimniecība / mežrūpniecība 		<ul style="list-style-type: none"> Pēdējo 10 gadu laikā graudu ražošana Latvijā ir pieaugusi vidēji par 7 % gadā, un 80 % no šī apjoma tiek eksportēti. Iedzīvotāju skaits pasaulē nepārtraukti pieaug, attiecīgi palielinoties pieprasījumam pēc pārtikas. Līdz ar to lauksaimniecības produktu segmentā ir sagaidāms kravu apgrozījuma pieaugums, ņemot vērā Latvijas potenciālu palielināt graudu ieguves apjomu. Mežrūpniecības nozarē nav sagaidāms būtisks kravu apgrozījuma pieaugums.
Konteineri 		<ul style="list-style-type: none"> Atbilstoši Atbilstoši Starptautiskā valūtas fonda un HSBC (viena no lielākajām bankām pasaulē) prognozēm vidējais konteinerkravu apgrozījuma pieaugums gadā ir 3 %. Šis pieaugums galvenokārt ir attiecināms uz Rīgas brīvastu, jo Ventspils un Liepājas ostās konteinerkravu apgrozījums ir salīdzinoši neliels. Lielāko daļu (80 %) Rīgas brīvastas konteinerkravu apgrozījuma veido tranzīta pārvadājumi, tāpēc šajā kravu segmentā ir sagaidāma konkurence ar citu valstu ostām (galvenokārt Sanktpēterburgas un Klaipēdas ostām).
Prāmju un pasažieru pārvadājumi 		<ul style="list-style-type: none"> Ro-Ro un pasažieru pārvadājumu segmentā ir sagaidāma izaugsme, kas lielā mērā ir atkarīga no Latvijas ekonomiskās augsmes (t. sk. apstrādes rūpniecības attīstības). Lai arī Latvijai ir iespējas uzlabot Ro-Ro satiksmes savienojamību ar Rietumeiropas un Skandināvijas ostām, galvenā loma šī segmenta attīstībā ir Ventspils un Liepājas ostām (īsāks jūras ceļš salīdzinājumā ar Rīgas brīvastu līdz galamērķa ostām). Pasažieru pārvadājumu segmentu pozitīvi ietekmē Rīgas pilsētas tūrisma potenciāls un aizvien pieaugošā atpazīstamība.

Avots: POR

4.3.1. Energoresursu kravas

20 gadu laikā energoresursu kravu segments ir bijis galvenais Latvijas ostu un it sevišķi Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma pieaugumu ietekmējošais faktors. Tomēr pēdējo gadu laikā novērotais energoresursu kravu apjoma samazinājums, kā arī nākotnes pieprasījuma prognozes liecina, ka būtisks kravu apgrozījuma pieaugums nākotnē šajā kravu segmentā nav sagaidāms.

Ogles

Pēc pārkrautā apjoma ogles ir lielākais kravu veids Rīgas brīvostā (35 % no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma 2017. gadā). Latvijas ostās galvenokārt tiek pārkrautas ogles no Krievijas, kas ir lielākā ogļu ražotāja un eksportētāja Eirāzijas kontinentā. Krievija gadā iegūst ~410 milj. tonnu ogļu.

Pēdējo gadu laikā ir notikušas būtiskas izmaiņas Krievijas ogļu eksporta struktūrā. Ja iepriekšējos gados lielāko daļu (~60 % no iegūtajām oglēm) Krievija sūtīja uz Eiropas valstīm, tad 2018. gadā vairāk nekā puse no Krievijas oglēm tiek eksportētas uz Tālo Austrumu (Āzijas-Klusā okeāna) reģionu. Dienvidkoreja, Ķīna un Japāna kļūst par aizvien lielākām Krievijas ogļu patērētājvalstīm.

96 % Krievijas ogļu eksporta tiek transportēti pa jūru, t. sk. 60 milj. tonnu caur Baltijas jūras ostām (39 milj. tonnu – caur Krievijas ostām un 21 milj. tonnu – caur Baltijas valstu ostām). Lielākās ogļu eksporta ostas ir Ustjlugā, Rīga un Visocka. Rīgas brīvostas daļa Krievijas ogļu eksporta tirgū ir aptuveni 6 %. Rīgas konkurences priekšrocības ir: labāki ziemas navigācijas apstākļi salīdzinājumā ar Krievijas Baltijas jūras ostām, piedāvāto papildu pakalpojumu klāsts (piemēram, magnētiskā koksas ogļu tīrīšana), kravu apstrādes ātrums. Kravu plūsmu uz Rīgu garantē ogļu piegādes līgumi ar klientiem, kuru termiņš parasti ir no pieciem līdz septiņiem gadiem. Tajā pašā laikā Krievija ir paziņojusi par vairāku ogļu termināļu projektu īstenošanu, kas vēl vairāk palielinās konkurenci starp Baltijas jūras reģiona ostām.

Vienlaikus ilgtermiņa periodā tiek prognozēta ogļu patēriņa pieauguma tempu samazināšanās globālā mērogā, kas ietekmēs Krievijas ogļu eksporta apjomu. Tiek prognozēts, ka ogļu ieguves maksimālais apjoms Krievijā tiks sasniegts ~2030. gadā, bet pēc tam tas sāks samazināties. Atbilstoši Starptautiskās Enerģētikas aģentūras prognozēm Krievijas ogļu eksporta apjoms 2035. gadā varētu samazināties līdz 2010. gada līmenim.

Ogles veido 35 % no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma un nodrošināja ievērojamu ieguldījumu ostas izaugsmē pēdējo 20 gadu laikā. Mainoties tirgus konjunktūrai, ogļu kravas ir visriskantākais kravu segments Rīgas brīvostai, ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, Krievijas ostu attīstības plānus, kā arī ogļu patēriņa apjoma un ģeogrāfijas izmaiņas pasaules tirgū. Tādēļ Rīgas brīvostai ir svarīgi diversificēt kravu bāzi, lai samazinātu kravu apgrozījuma jutīgumu pret iespējamo ogļu kravu apjoma samazinājumu.

Naftas produkti un sašķidrinātā propāna gāze

2017. gadā Latvijas ostās tika pārkrautas 17 milj. tonnu jēlnaftas un naftas produktu (tajā skaitā SPG), kas veido 27 % no kopējā Latvijas ostu kravu apgrozījuma. Naftas produktu tirgum Latvijā ir trīs svarīgākās komponentes:

- **Imports:** ~1,8 milj. tonnu gadā, galvenokārt destilētā degviela, kas tiek izmantota kā transportlīdzekļu degviela;
- **Eksports:** reeksports, kas veido mazāk par 1 milj. tonnu gadā;
- **Tranzīts:** Latvijas ostas nodrošina Krievijas un Baltkrievijas naftas produktu eksportu ~14 milj. tonnu gadā.

Saskaņā ar ES prognozēm turpmākajos gados Latvijas patēriņa apjoms būs stabils ~1–1,2 milj. tonnu gadā (imports līdz 1,9 milj. tonnu gadā, starpību veido naftas produktu reeksports). Neskatoties uz automobilizācijas līmeņa pieaugumu, nav sagaidāms būtisks naftas produktu pieprasījuma pieaugums, ņemot vērā iedzīvotāju skaita samazināšanos.

Latvijas ostās pārkrauto tranzīta naftas produktu apjoms arī turpmāk būs atkarīgs no Krievijas un Baltkrievijas naftas produktu eksporta apjoma. 2017. gadā Baltkrievija un Krievija kopā eksportēja 174 milj. tonnu naftas produktu, un vairāk nekā 90 % no šī apjoma nodrošināja Krievija. 90 % Krievijas naftas produktu tiek eksportēti ar kuģiem, un Baltijas jūras koridors ir

galvenais Krievijas naftas produktu eksporta koridorā. Naftas produktu apjoms šajā transporta koridorā 2017. gadā sasniedza 73 milj. tonnas, t. sk. ~10 milj. tonnas caur Baltijas jūras reģiona ostām, kas nav Krievijas ostas. Lielākā daļa šī apjoma (5 % no Krievijas kopējā eksporta) tika pārkrauta Latvijas ostās. Latvijas ostu tirgus daļa naftas produktu tranzīta tirgū ir nestabila, ņemot vērā prognozēto Krievijas energoresursu kravu eksporta turpmāko pārorientēšanu uz savām ostām. Iespējams, ka Latvijai varētu palikt pieejamākas Baltkrievijas eksporta kravas, tomēr būtisks to palielinājums nav sagaidāms.

2017. gadā naftas produkti veidoja 17 % Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma, bet ilgtermiņā ir paredzams naftas produktu apgrozījuma samazinājums.

4.3.2. Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas

Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu segments ietver dažādus kravu veidus, un to apgrozījumu ietekmē atšķirīgi faktori. Šajā segmentā ietilpst labība, labības produkti u. c. lauksaimniecības kravas, minerālmēsli, kā arī mežrūpniecības kravas – kokmateriāli. Daļa šo kravu ir izejvielas, kas tiek transportētas kā beramkravas vai ģenerālkravas, savukārt daļa – izstrādājumi, kurus transportē kā beramkravas, ģenerālkravas vai konteineros.

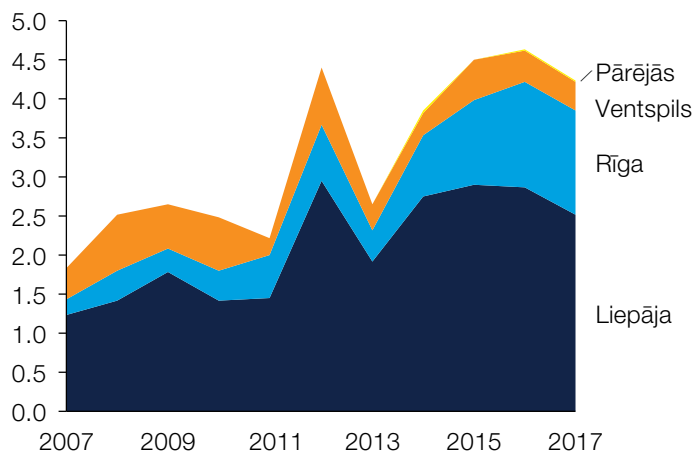
Labība un labības produkti

Galvenā Latvijas ostās pārkrautā lauksaimniecības krava ir labība un labības produkti. 2017. gadā Latvijas ostās tika pārkrauti 4,2 milj. tonnu graudu, ko aptuveni vienādās daļās veidoja Latvijas eksports un citu valstu kravu tranzīts. Aizvadīto 10 gadu laikā Latvijas ostās apstrādāto graudu apjoms ir dubultojies no diviem līdz četriem miljoniem tonnu (skatīt 16. attēlu).

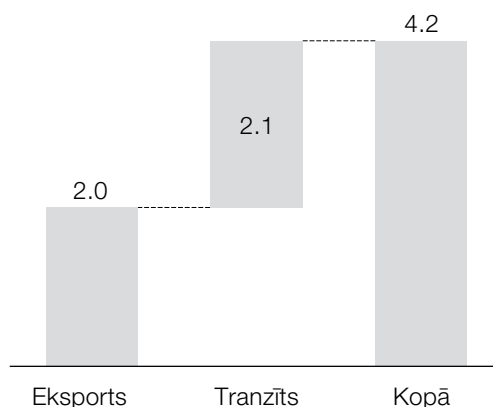
Attēls Nr. 16

Labības produktu apgrozījums Latvijas ostās (milj. tonnas) 2017. gadā

Latvijas graudu apgrozījums pa ostām
Vienība: milj. tonnas



Latvijas graudu ostu apgrozījums pēc kravu veida
Vienība: milj. tonnas, 2017



Avots: POR

Viens no galvenajiem graudu pārkraušanas apjomu veicinošajiem faktoriem ir graudu ražošana Latvijā, kas desmit gadu laikā ir dubultojusies, sasniedzot 3 milj. tonnu gadā; turklāt to audzēšanai tiek izmantoti aptuveni 10 % no valstī esošās lauksaimniecībā izmantojamās zemes. Aptuveni 70 % no Latvijā saražotajiem graudiem tiek eksportēti. Galvenie Latvijas graudu eksporta tirgi ir Ziemeļāfrika, kā arī Tuvo Austrumu valstis.

Labība un labības produkti ir potenciāls Rīgas brīvostas attīstības segments. To nosaka divi faktori: Latvijas graudu eksporta apjoma pieaugums, kā arī iespējas piesaistīt tranzīta kravas no kaimiņvalstīm (Igaunijas, Lietuvas, Baltkrievijas un Ukrainas).

Mežrūpniecība

Mežrūpniecības kravas veido ~10 % no Latvijas ostu kopējā gada apgrozījuma, un to nomenklatūra ietver koksnes šķeldu, koksnes granulas, apaļkokus, zāģmateriālus, kā arī citu produkciju. Latvijas ostās pārkrautie kokmateriāli galvenokārt ir Latvijas eksports, bet ostas tiek izmantotas arī, piemēram, Baltkrievijas kokmateriālu tranzītam. Lai arī pēdējos gados

ir novērota apalkoku eksporta apjoma samazināšanās, vienlaikus pieaug koksnes granulu eksports. Daļa no mežrūpniecības eksporta kravām tiek konteinerizēta, un šim kokmateriālu transportēšanas veidam ir tendence palielināties.

Rīgas brīvostā katru gadu pārkrauj vidēji 4 milj. tonnu dažādu mežrūpniecības kravu. Pēdējo gadu laikā kokmateriālu pārkaušanas apjoms ir bijis stabils. Ir grūti precīzi prognozēt kokmateriālu tirgus dinamiku nākamajiem gadiem, jo mežrūpniecības kravu apgrozījumu var ietekmēt arī mežizstrādei nepiemēroti laika apstākļi vai pieprasījuma samazināšanās patēriņa tirgos, ko radījis vietējo izejmateriālu pārpalikums. Neskatoties uz iepriekš minēto, ir sagaidāms, ka mežrūpniecības kravu apjoms Rīgas brīvostā būs stabils.

4.3.3. Konteinerkravas

Konteinerkravas ir visstraujāk augošais kravu segments Latvijā. Pēdējo 10 gadu periodā to apjoms ir divkārtšojies, sasniedzot 450 tūkst. TEU. Rīgas brīvosta nodrošina 99 % no Latvijas ostu kopējā konteinerkravu apgrozījuma, un tas pēdējā desmitgadē ir palielinājies par vidēji 10 % gadā.

Rīgas brīvostas tirgus areāla ostu kravu apgrozījums

Konteinerkravu apjoms iepriekš minētajos četros transporta koridoros, kas apkalpo Rīgas brīvostas tirgus areālu, 2017. gadā veidoja 7,5 milj. TEU. Ņemot vērā, ka reģioni ar līdzvērtīgiem ekonomiskajiem un demogrāfiskajiem rādītājiem (piemēram, Indonēzija vai Brazīlija) rada lielāku konteinerkravu apjomu, ir pamats uzskatīt, ka Rīgas brīvostas tirgus areālam ir potenciāls radīt papildu konteinerkravu apjomu, kas sekmēs konteinerkravu apgrozījuma pieaugumu ostās (to var veicināt, piemēram, Krievijas u. c. tirgus areāla valstu industrializācija, kas rada nepieciešamību pēc iekārtu importa, preču ar augstāku pievienoto vērtību pieaugums eksporta struktūrā u. c.).

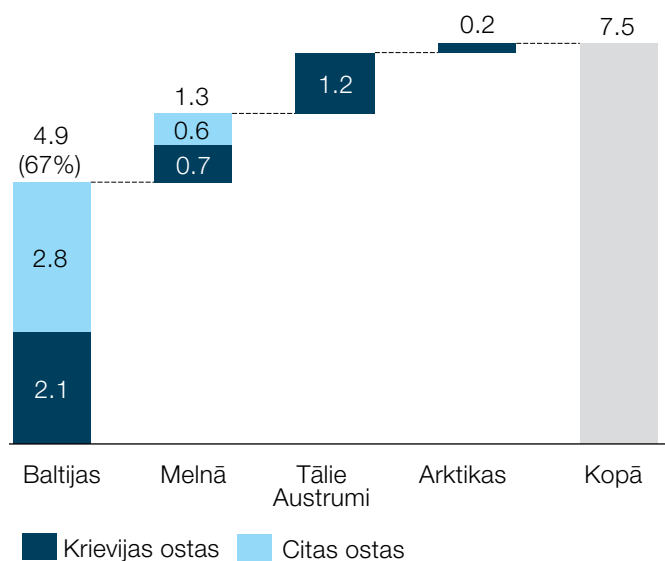
Baltijas jūras koridors apkalpo lielāko daļu (4,9 milj. TEU jeb 67 %) no visām Rīgas brīvostas tirgus areāla konteinerkravām, turklāt vairāk nekā pusi (57 %) no Baltijas jūras koridora konteinerkravām pārkrauj reģiona ārpus Krievijas esošās ostas. Rīga ar 446 tūkst. TEU apgrozījumu ir Baltijas jūras koridora piektā lielākā konteineru osta ar ~10 % tirgus daļu (skatīt 17. attēlu).

Attēls Nr. 17

Rīgas brīvostas tirgus areāla konteinerkravu plūsma 2017. gadā

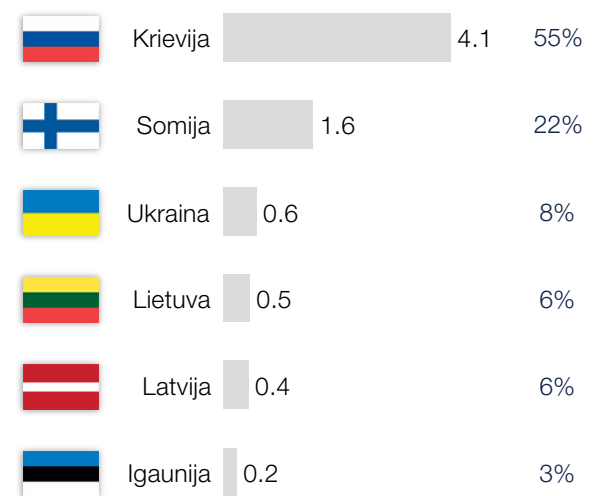
Tirgus areāla konteinerkravu plūsmu sadalījums pa koridoriem

Vienība: milj. TEU, 2017



Tirgus areāla konteinerkravu plūsmas sadalījums pa valstīm

Vienība: milj. TEU, 2017



Avots: POR

Tranzīta kravas

Apmēram trešā daļa no visām Baltijas jūras koridora konteinerkravām ir tranzīta kravas, tomēr atsevišķās ostās konteinerkravu struktūra ir atšķirīga – reģiona Krievijas ostas apkalpo galvenokārt eksporta/importa kravas, Somijas ostās tranzīta konteinerkravu apjoms ir ~40 %, bet Rīgas brīvoostā tranzīta konteinerkravas veido lielāko daļu (70-80 %) no kopējās konteinerkravu plūsmas. Lai arī precīzi dati par tranzīta konteinerkravu izcelsmi nav pieejami, apmēram 10 % no Krievijas eksporta/importa konteinerkravu kopējā apjoma ik gadus tiek transportēti caur ārpus Krievijas esošajām ostām. Rīgas brīvoostas tirgus areāla valstis, kam nav savu ārējo jūras ostu (Baltkrievija, Kazahstāna, Uzbekistāna, Tadžikistāna un Kirgīzija), 2017. gadā nodrošināja gandrīz 800 tūkst. TEU. Šis apjoms veido potenciālo konteineru tranzīta kravu plūsmu tirgus areālu apkalpojošajām ostām, t. sk. Baltijas jūras koridora ostām.

Latvijas eksports un imports

Precīza informācija par Latvijas konteinerkravu eksporta/importa apjomiem netiek uzskaitīta, turklāt datu apkopošanu apgrūtina fakts, ka Latvijas ārējās tirdzniecības lielāko īpatsvaru veido tirdzniecība ar citām ES valstīm un šie darījumi netiek reģistrēti.

Latvija 2017. gadā eksportēja ~100 tūkst. TEU. Kopš 2000. gada konteinerizēto preču eksports ir pieaudzis vidēji par 10 % gadā. Latvijas konteinerkravu eksporta lielāko īpatsvaru veido izejmateriāli (dažādi kokmateriāli 42 %, kūdra 28 %), bet lielākie eksporta galamērķi ir Ķīna (15 %), Koreja (14 %), Ēģipte (11 %) un ASV (10 %).

Konteinerkravu importa apjomi ir salīdzinoši mazāki (~34 tūkst. TEU 2017. gadā). Visvairāk konteineros importētā prece bija autoriepas, kas veidoja 11 % no apjoma; savukārt lielākā konteinerkravu izcelsmes valsts bija Ķīna (34 %), kurai sekoja ASV, Indija un Turcija.

4.3.4. Prāmju un pasažieru pārvadājumi

Šis pārvadājumu segments ietver kravu un pasažieru pārvadājumus, ko nodrošina Ro-Ro un Ro-Pax veida kuģi.

Kravu pārvadājumi ar prāmjiem (Ro-Ro un Ro-Pax)

Latvijas ostu apkalpoto Ro-Ro kravu apjoms kopš 2000. gada pieaudzis vidēji par 9 % gadā, sasniedzot 3,2 milj. tonnu 2017. gadā. Ro-Ro kravu apgrozījuma pieaugumu ir sekmējusi jaunu regulāro prāmju līniju darbības uzsākšana Ventspils brīvoostā, kurā tiek apkalpota lielākā daļa (66 % 2017. gadā) no Latvijas Ro-Ro kravām.

Rīgas brīvoostā Ro-Ro pārvadājumi tiek nodrošināti, izmantojot regulāro pasažieru pārvadājumu līniju no Rīgas uz Stokholmu (nodrošina AS "Tallink Latvija"), un kravu apjoms nav būtiski palielinājies – atkarībā no prāmju ienācienu skaita tas ir 400-600 tūkst. tonnu gadā. Rīgas brīvoostas tirgus pozīcija šajā segmentā ir salīdzinoši sliktāka par pārējām Latvijas lielajām ostām – atrašanās Rīgas jūras līcī salīdzinājumā ar pārējām ostām prasa prāmju ilgāku ienākšanas laiku, kā arī rada papildu izmaksas, kas regulāras satiksmes uzturēšanai ir būtiski ierobežojoši apstākļi.

Pasažieri

2017. gadā Rīgas brīvoostā tika apkalpoti 0,83 milj. pasažieru, un tas ir lielākais pasažieru skaits ostas pastāvēšanas vēsturē. Pasažieru pārvadājumi iedalāmi divos segmentos (kruīzu tūristi un prāmju pasažieri), kam ir atšķirīga darbības specifika.

Kruīza tirgum ir izteikti sezonāls raksturs – kruīza kuģi lielākoties ostā ienāk laikā no maija līdz septembrim. Tāpat kruīza biznesam ir raksturīgs cikliskums – kruīza pasažieri galvenokārt ir regulāri konkrētu kuģniecības līniju klienti, bet kruīza kuģu operatori ik pēc noteikta laika perioda maina kuģošanas maršrūtus, lai piedāvātu saviem klientiem jaunus kruīza galamērķus. Tas izskaidro periodisku Rīgas pilsētas iekļaušanu/izņemšanu no kruīza maršruta un līdz ar to kruīza pasažieru skaita svārstības Rīgas brīvoostā. 2017. gadā Rīgas brīvoostā tika reģistrēts līdz šim lielākais gada laikā uzņemto kruīzu pasažieru skaits (87,4 tūkst. pasažieru), un tie veidoja ~10 % no kopējā Rīgas brīvoostā apkalpoto pasažieru skaita.

Tālākai kruīza segmenta attīstībai Rīgā jānodrošina lielāku kruīza kuģu apkalpošanai atbilstošs kuģošanas kanāla platums un dziļums, kā arī lielāks pieejamo piestātņu skaits vairāku kruīza kuģu vienlaicīgai pieņemšanai. Papildus iepriekš minētajam jāuzlabo pasažieru apkalpošanas infrastruktūra, tai skaitā infrastruktūras savienojumi ar pilsētu.

~90 % no kopējā pasažieru skaita Rīgas brīvostā attiecināmi uz pasažieru prāmju līnijas *Tallink* darbību, kas nodrošina regulāru ikdienas savienojumu ar Stokholmu (0,74 milj. pasažieru 2017. gadā). Atšķirībā no kruīza pasažieriem, kuri galvenokārt dodas atpūtas braucienos, prāmju pakalpojumus izmanto gan tūristi, gan pasažieri darba vajadzībām. Pasažieru pārvadājumu segmenta attīstība ir iespējama, piesaistot jaunu regulāro prāmju līniju uz citu Baltijas jūras reģiona ostu.

4.3.5. Pārējās kravas

Rīgas brīvosta ir multifunkcionāla osta un papildus iepriekš apskatītajām lielākajām kravu grupām piedāvā arī dažādu citu kravu pārkraušanu un uzglabāšanu. Pārējās kravas veido 10-15 % no kopējā kravu apgrozījuma, un šajā grupā ietilpst rūda, dažādas metālu kravas (t. sk. metāllūžņi, ferosakausējumi), metālu izstrādājumi, akmens šķembas, celtniecības materiāli, saldētās kravas, kā arī citas kravas. Daļa no šīm kravām (rūda, akmens šķembas, metāla izstrādājumi) ir ar jūras transportu saņemtās kravas, kas ļauj samazināt ievērojamo ar jūras transportu nosūtīto kravu dominanci.

4.4. Rīgas brīvostas tirgus pozīcija

Rīgas brīvosta ir izteikta tranzīta osta, t. i., ostā galvenokārt tiek pārkrautas kravas, kuru izcelsme vai galamērķis ir ārpus Latvijas. Lielāko Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma daļu veido Krievijas un Baltkrievijas izcelsmes kravas. Tranzīta kravu īpatsvars veido ~80 % no ostas kopējā kravu apgrozījuma.

Latvijas eksporta un importa kravas veido salīdzinoši nelielu īpatsvaru Rīgas brīvostas kravu apgrozījumā (~20 %). Rīgas brīvostā un tās tuvumā (Rīgas pilsētas aglomerācijā) notiekošā industriālā darbība (mašīnbūve un metālapstrāde, ķīmiskā rūpniecība, elektroniskā rūpniecība u. c.) nenodrošina nozīmīgu papildu kravu plūsmu uz Rīgas brīvostu. Līdz ar to vietējo kravu segmentu galvenokārt veido Rīgas aglomerācijas lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas, kurām turpmāko 10 gadu laikā nav prognozējams būtisks pieaugums.

Rīgas brīvostas apkalpotās tranzīta kravas galvenokārt ir energoresursi, kuru lielāko īpatsvaru veido Krievijas fosilā kurināmā eksports. Ņemot vērā ģeopolitisko situāciju un Krievijas transporta attīstības politiku, kā arī globālās tendences enerģētikas jomā, šāda atkarība rada nozīmīgus riskus Rīgas brīvostas turpmākai attīstībai.

Ņemot vērā ievērojamo tranzītkravu īpatsvaru kravu apgrozījuma struktūrā, Rīgas brīvostas tirgus pozīcija ir riskanta, jo šīs kravas potenciāli iespējams novirzīt uz citām Baltijas jūras reģiona ostām. Risku vēl vairāk palielina tranzīta kravu struktūra: apmēram puse no ostas kravu apgrozījuma veido energoresursu kravas (ogles un naftas produkti), padarot Rīgas brīvostu jutīgu pret pasaules enerģētikas tirgus tendencēm un ģeopolitiskajiem procesiem. Rīgas brīvosta šos riskus var daļēji samazināt, veicinot apstrādes rūpniecības attīstību Rīgas brīvostas teritorijā (izmantojot brīvās zonas režīma priekšrocības), kā arī piesaistot papildu Latvijas eksporta un importa kravas.

Galvenie Rīgas brīvostas kravu apgrozījumu ietekmējošie faktori ir apkopoti 9. tabulā.




Galvenie Rīgas brīvostas kravu apgrozījumu ietekmējošie faktori

Faktors	Apraksts
Ģeopolitiskā situācija	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma lielāko daļu veido tranzīta kravas no Krievijas vai citām valstīm caur Krieviju. Krievija konsekventi īsteno Krievijas ostu attīstības un protekcionisma politiku, novirzot kravas uz savām ostām, un ir sagaidāma šīs politikas turpināšana. Latvijas-Krievijas vai ES-Krievijas attiecību uzlabošanās var būtiski ietekmēt Rīgas brīvostas iespējas saglabāt un piesaistīt tranzīta kravas.
Dzelzceļa savienojamība	<ul style="list-style-type: none"> 100 % Rīgas brīvostas tranzīta beramkravu un lejamkravu tiek pārvadātas pa dzelzceļu. Lai novirzītu kravas uz savām ostām, Krievija piemēro ierobežojumus dzelzceļa pārvadājumiem uz ne-Krievijas ostām, tai skaitā Krievijas ostām labvēlīgu dzelzceļa tarifu politiku.
Tendences enerģētikas jomā	<ul style="list-style-type: none"> Ogles veido 1/3 no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma, turklāt lielākā daļa šo ogļu ir enerģētiskās ogles (ogles, kas tiek izmantotas kā kurināmais elektroenerģijas ražošanai). Paredzams, ka tuvākajās desmitgadēs ogļu patēriņš Eiropā samazināsies. Krievijā samazināsies ogļu ieguves apjoms, bet galvenās ogļu importētājas valstis būs Austrumāzijas un Dienvidāzijas valstis.
Patēriņš tirgus areāla valstīs	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvosta ir Latvijas lielākā konteineru osta. Konteinerkravu apjomus ietekmē patēriņš Latvijā un Rīgas brīvostas tirgus areāla valstīs. Energoresursu (galvenokārt naftas produktu) patēriņa izmaiņas Latvijā var negatīvi ietekmēt Rīgas brīvostas nākotnes perspektīvas. Sagaidāms, ka Latvijā un kaimiņvalstīs (Krievijā, Lietuvā, Igaunijā un Baltkrievijā) iedzīvotāju skaits turpinās samazināties, kas negatīvi ietekmēs patēriņa pieaugumu, neskatoties uz iedzīvotāju ienākumu pieaugumu.
Ražošana tirgus areāla valstīs	<ul style="list-style-type: none"> Latvijā tiek ražoti graudi, kas ir viena no Rīgas brīvostā visvairāk pārkrautajām beramkravām, neskatot energoresursu kravas. Tirgus areāla valstīs, īpaši Krievijā, lielos apjomos tiek ražoti graudi un citi lauksaimniecības produkti. Baltkrievija, kurai nav jūras robežas, ražo naftas produktus un izmanto Rīgas brīvostu kā naftas produktu eksporta ostu.
Ostu konkurence	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvosta darbojas sīvas tirgus konkurences apstākļos. Krievijas ostām ir ambiciozi jaudas paplašināšanas plāni, kas varētu ietekmēt Rīgas brīvostas attīstības perspektīvas. Nav zināms, cik lielā mērā Krievijas ostām izdosies pārņemt visu Krievijas un Vidusāzijas valstu preču eksportu un importu, bet sagaidāms, ka: <ul style="list-style-type: none"> Krievijas ogļu kravu apjoms samazināsies, bet tās joprojām tiks eksportētas caur Rīgas brīvostu, jo Krievijas energoresursu kravu īpašniekiem ir būtiski nodrošināt vairākas kravu pārkraušanas ostas ogļu eksporta nepārtrauktības nodrošināšanai (piemēram, ziemas periodā, kad Krievijas ostas var aizsālt). Papildus tam Latvijai ir iespējas nodrošināt zemāku pārvadājumu cenu par vienu tonnu no Latvijas robežas līdz kravu iekraušanai kuģos Rīgas brīvostā salīdzinājumā ar citiem kravu pārvadājumu maršrutiem pie nosacījuma, ka Krievija samazina vai atceļ dzelzceļa tarifu atlaides kravu pārvadājumiem uz Krievijas ostām; Krievijas naftas produkti arī turpmāk aizvien vairāk tiks novirzīti uz Krievijas ostām, bet Rīgas brīvosta var turpināt apstrādāt un piesaistīt papildu Baltkrievijas kravas; Konteinerkravu novirzīšana uz Krievijas ostām ir sarežģītāka, jo gan Krievijā, gan citās valstīs ir konkurētspējīgs autopārvadātāju tirgus, tādējādi šīs kravas arī turpmāk visdrīzāk tiks vestas uz Rīgas brīvostu.

Avots: POR

Ņemot vērā iepriekš minēto tirgus analīzi, Rīgas brīvostas perspektīvie kravu segmenti ir konteinerkravas, lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas un pasažieru pārvadājumi.

Rīgas brīvostas galvenie kravu attīstības segmenti

Segments	Pamatojums	Mērķis(-i)
Konteinerkravas 	<ul style="list-style-type: none"> • Augošs tirgus segments, kurā Rīgas brīvostai ir stabila pozīcija • Atrašanās galvaspilsētā nodrošina konteineru pārvadājumu pieprasījumu vietējā tirgus apkalpošanai • Labi autoceļu un dzelzceļa savienojumi ar Eirāzijas teritoriju 	<ul style="list-style-type: none"> • Saglabāt un palielināt tranzīta tirgus daļu • Veicināt apstrādes rūpniecības attīstību Rīgas brīvostas teritorijā, nosakot atbalstāmās nozares ar vislielāko kravu attīstības potenciālu
Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas 	<ul style="list-style-type: none"> • Augošie Latvijas graudu ražošanas apjomi nodrošina stabilu vietējo kravu bāzi • Liels tranzīta tirgus, kas ietver daļu no Igaunijas, Lietuvas, Krievijas un Ukrainas • Prognozētā pasaules iedzīvotāju skaita palielināšanās veicinās graudu patēriņa pieaugumu 	<ul style="list-style-type: none"> • Palielināt vietējā tirgus daļu, nodrošinot eksporta graudu un labības produktu pārkraušanu Daugavas kreisajā krastā, kas atrodas tuvāk galvenajam kravu izcelsmes reģionam (Zemgale) • Palielināt kravu pārvadājumu pievienoto vērtību, radot iespējas Rīgas brīvostā izveidot liela apjoma kravu uzglabāšanas noliktavas un veikt kravu apstrādi (šķīrošanu, fasēšanu u. c.)
Prāmju un pasažieru pārvadājumi 	<ul style="list-style-type: none"> • Rīgā pastāv vietējais pieprasījums pēc prāmju pārvadājumiem, kā arī pievilcīgs piedāvājums tūristiem • Citās reģiona ostās, piemēram, Stokholmā un Sanktpēterburgā, ir lielāks ienākošo kuģu skaits, kas liecina par iespējām piesaistīt Rīgai papildus kuģus; • Kruīza kuģu pasažieri dod tiešu ieguldījumu pilsētas ekonomikā 	<ul style="list-style-type: none"> • Piesaistīt Rīgas brīvostai papildus kruīza operatorus un kuģus, tādējādi palielinot pasažieru skaitu • Piesaistīt papildus kravas un pasažieru prāmju operatorus • Sadarboties ar Rīgas pilsētu un tūrisma operatoriem, lai attīstītu kruīza pārvadājumus

Avots: RBP

5. Kravu apgrozījuma prognozes

Balstoties uz veikto tirgus analīzi, *RBAP 2019-2028* ietvaros ir definēti divi kravu prognožu scenāriji.

Minimālais scenārijs ietver Rīgas brīvdostas kravu apgrozījuma prognozi situācijā, kad vienlaikus izpildās vairāki Rīgas brīvdostai nelabvēlīgi tirgus faktori.

Optimistiskais scenārijs ietver Rīgas brīvdostas kravu apgrozījuma prognozi situācijā, ja jūras kravu pārvadājumu tirgus attīstīsies Rīgas brīvdostai labvēlīgi. Galveno scenārijus raksturojošo pieņēmumu kopsavilkums ir sniegts 11. tabulā.

Tabula Nr. 11

Rīgas brīvdostas kravu apgrozījuma scenāriju pieņēmumi

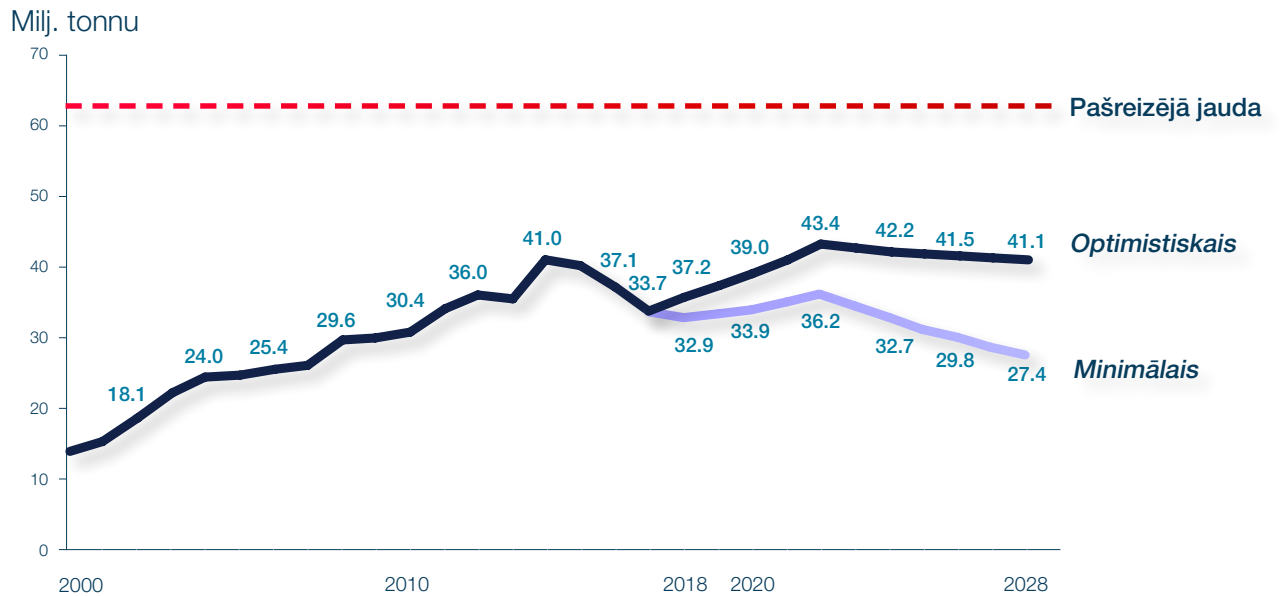
Galvenie pieņēmumi	Minimālais scenārijs	Optimistiskais scenārijs
Sociāli ekonomiskās tendences	<ul style="list-style-type: none"> Negatīvs iedzīvotāju dabiskais pieaugums Rīgas brīvdostas tirgus areāla lielākajā daļā Zems pasaules IKP vidējā pieauguma temps Inovāciju ierobežošana 	<ul style="list-style-type: none"> Negatīvs iedzīvotāju dabiskais pieaugums Rīgas brīvdostas tirgus areāla lielākajā daļā levērojams pasaules vidējā IKP pieauguma temps Neliels IKP pieauguma temps Rīgas brīvdostas tirgus areāla lielākajā daļā Inovāciju attīstība
Ģeopolitika	<ul style="list-style-type: none"> Sāncensība par ietekmi un resursiem starp lielvarām Valstīm neizdodas panākt vienošanos par globāli svarīgiem jautājumiem, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu 	<ul style="list-style-type: none"> Uzlabojas starpvalstu sadarbība globāli svarīgos jautājumos, piemēram, par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu
Enerģētika	<ul style="list-style-type: none"> Zems IKP pieaugums pazemina energoresursu cenas, kas samazina AER konkurētspēju Prioritāte energoresursu nodrošināšanai pretstatā vides aizsardzībai un ilgtspējīgas attīstības veicināšanai Fosilo energoresursu patēriņa pieaugums Rietumeiropas u. c. valstīs, kas ir Krievijas energoresursu eksporta tirgus 	<ul style="list-style-type: none"> Liels IKP pieaugums paaugstina energoresursu cenas, kas uzlabo AER konkurētspēju AER ilgtermiņā samazina fosilā kurināmā tirgus daļu Jaunas tehnoloģijas nodrošina degvielas ekonomiju, veicinot fosilo energoresursu patēriņa samazināšanos
Tirdzniecība	<ul style="list-style-type: none"> Palielinās starpvalstu tirdzniecības ierobežojumi (starpvalstu sankcijas, tirgus aizsardzības pasākumi u.c.) Zemāks ārējās tirdzniecības apjoma pieauguma temps sakarā ar tirdzniecības ierobežojumiem un attiecīgi zemāks IKP pieauguma temps Zemāks konteinerkravu apjoma pieauguma temps, ko izraisa salīdzinoši zemais IKP pieauguma temps. Neliels beramkravu apjoma pieaugums, jo valstis cenšas nodrošināt pārtikas resursus un energoresursus 	<ul style="list-style-type: none"> levērojams IKP pieaugums, ko ietekmē tirdzniecības liberalizācija levērojams konteinerkravu apjoma pieaugums, ko veicina brīvā tirdzniecība un patēriņa preču pieprasījums. Mazāks beramkravu apjoma pieaugums atsevišķos tirgos, ko ietekmē fosilo energoresursu patēriņa samazinājums

Avots: POR

Minimālajā scenārijā Rīgas brīvostas kravu apgrozījums samazinās no 34 milj. tonnu 2017. gadā līdz 27 milj. tonnu 2028. gadā un ~18 milj. tonnu 2037. gadā. Kravu apgrozījuma samazinājuma galvenie iemesli ir ogļu un lejamkravu apjoma samazinājums. Savukārt *Optimistiskajā scenārijā* Rīgas brīvostas kopējais kravu apgrozījums līdz 2028. gadam atkal sasniegs 41 milj. tonnu, bet līdz 2037. gadam 42 milj. tonnu. *Optimistiskajā scenārijā* kravu apgrozījuma pieaugumu ilgtermiņā ierobežo ogļu un lejamkravu pārkraušanas apjoma samazināšanās. 18. attēlā ir sniegta Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma ilgtermiņa prognoze abiem scenārijiem laika posmā no 2018. līdz 2037. gadam.

Attēls Nr. 18

Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma scenāriju prognozes 2018.-2028. gadā

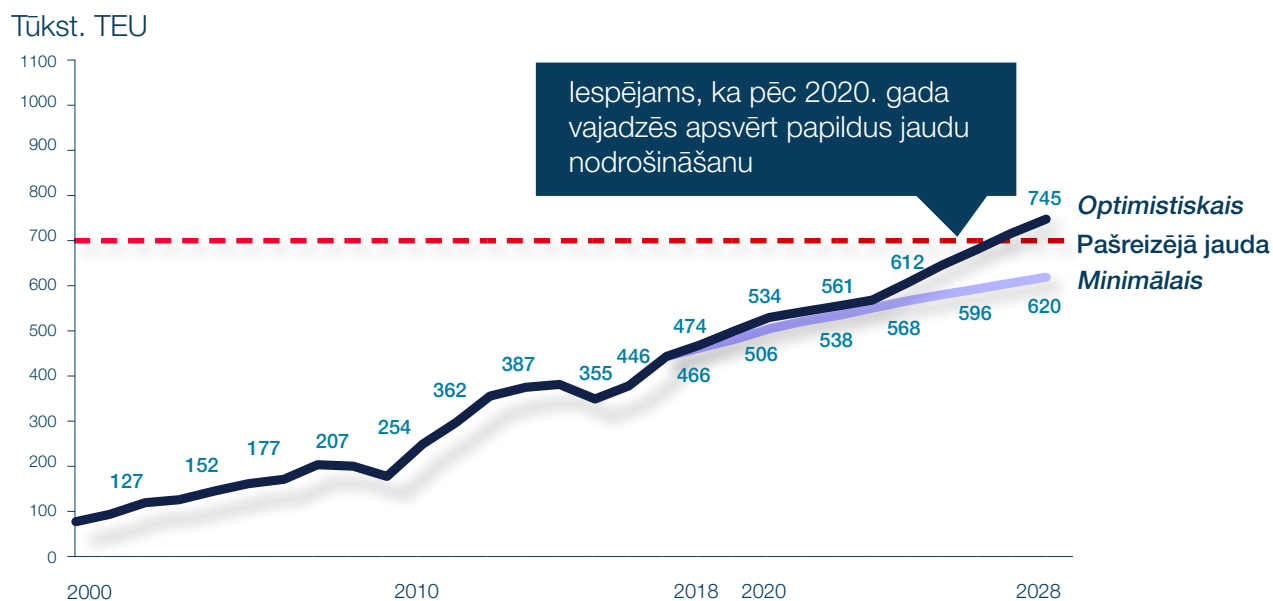


Avots: POR

Konteinerkravu apgrozījums *Minimālajā scenārijā* palielinās no 446 tūkst. TEU 2017. gadā līdz 621 tūkst. TEU 2028.gadā un līdz 690 tūkst. TEU 2037. gadā. *Optimistiskajā scenārijā* tiek prognozēts pieaugums attiecīgi līdz 754 tūkst. TEU 2028.gadā un 1 milj. TEU 2037. gadā. Lielāko daļu no konteinerkravu apgrozījuma abos scenārijos nodrošinās tranzīta kravas. 19. attēlā ir sniegta Rīgas brīvostas konteinerkravu apgrozījuma ilgtermiņa prognoze abiem scenārijiem laika posmā no 2018. līdz 2037. gadam.

Attēls Nr. 19

Konteinerkravu apgrozījuma scenāriju prognozes 2018.-2028. gadā

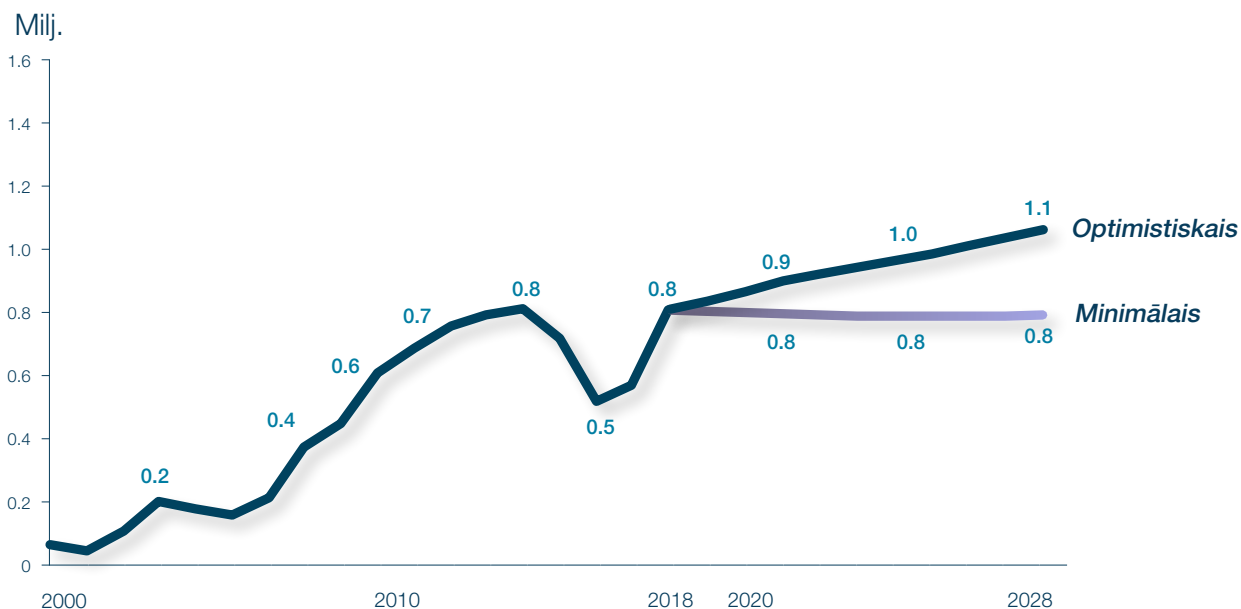


Avots: POR

Minimālajā scenārijā tiek prognozēts apkalpoto pasažieru skaita mērens samazinājums no 839 tūkst. 2017. gadā līdz 813 tūkst. 2028. gadā un palielinājums līdz 837 tūkst. (t. i. praktiski līdz 2017. gada līmenim) 2037. gadā. *Optimistiskajā scenārijā* tiek prognozēts pasažieru skaita pieaugums no 839 tūkst. 2017. gadā līdz 1,1 milj. 2028. gadā un 1,4 milj. 2037. gadā, pieaugot gan prāmju, gan kruīza kuģu pasažieru skaitam (skatīt 20. attēlu).

Attēls Nr. 20

Pasažieru skaita scenāriju prognozes 2018.-2028. gadā



Avots: POR

Turpmāk nodaļas izklāstā ir sniegts prognožu atšifrējums pa galvenajām Rīgas brīvēstā apkalpotajām kravu grupām un pasažieriem *Minimālajam* un *Optimistiskajam scenārijam*.

5.1. Minimālais scenārijs

5.1.1. Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums

Minimālajā scenārijā ir izmantoti šādi makroekonomiskie pieņēmumi:

- Rīgas brīvostas tirgus areāla valstu iedzīvotāju skaits līdz 2030. gadam paliek nemainīgs – 282 milj., bet turpmāk līdz 2037. gadam samazinās līdz 276 milj.;
- tirgus areāla IKP no 2,5 triljoniem ASV dolāru palielinās līdz 3 triljoniem ASV dolāru 2027. gadā un 3,7 triljoniem ASV dolāru 2037. gadā (vidēji +2% gadā);
- Latvijas iedzīvotāju skaits samazinās no 1,9 milj. līdz 1,6 miljoniem 2037. gadā (vidēji -1% gadā);
- Latvijas IKP vidējais pieauguma temps +2% gadā.
- Globālo faktoru iedarbības rezultātā (skatīt 11. tabulu 5. nodaļas sākumā) paredzama palēnināta tautsaimniecības un ārējās tirdzniecības attīstība.

5.1.2. Energoresursu kravu prognoze

Minimālajā scenārijā ir paredzēts energoresursu kravu apjoma samazinājums vidēji par 3% gadā, ko lielā mērā nosaka ogļu apjoma kritums no 12 milj. tonnu 2017. gadā līdz 10 milj. tonnu 2028. gadā un 2 milj. tonnu 2037. gadā. Kravu apjoma samazinājumu galvenokārt noteiks šādi faktori:

- Ogļu pieprasījuma pieaugums Austrumāzijā un Dienvidāzijā (Ķīnā un Indijā) un attiecīgi Krievijas ogļu eksporta pārorientēšana uz Krievijas Tālo Austrumu ostām;
- Krievijas ogļu ieguves maksimuma sasniegšana ~2030.gadā un turpmākais tā samazinājums;
- pieprasījuma pēc ogļēm stabilizēšanās Austrumāzijas un Dienvidāzijas valstīs pēc 2030. gada (pieaugot dabas gāzes un AER izmantošanai);
- salīdzinoši nemainīgs Krievijas iekšējā tirgus pieprasījums pēc ogļēm.

Tajā pat laikā Krievija turpinās ogļu eksportu caur Rīgas brīvostu galvenokārt divu iemeslu dēļ: Krievijas ostu un dzelzceļa infrastruktūras attīstībai ir nepieciešams laiks, lai sasniegtu Krievijas eksporta kravu apkalpošanai nepieciešamo jaudu, turklāt Rīgas brīvostā strādājošajiem ogļu termināļiem ir izveidoti cieši sakari ar Krievijas ogļu ieguves uzņēmumiem.

Savukārt naftas produktu pārkraušanas apjomi samazināsies no 6 milj. tonnu līdz 2 milj. tonnu 2028. gadā un līdz 1,9 milj. tonnu līdz 2037. gadam. Rīgas brīvostas pārkrauto naftas produktu apjomu galvenokārt veidos Baltkrievijas kravas, kā arī no Skandināvijas importētie naftas produkti Latvijas iekšējam patēriņam. Tiek prognozēts, ka Krievijas naftas produktu eksports pilnībā tiks novirzīts uz Krievijas ostām. Par Baltkrievijas kravām Rīgas brīvostai būs jākonkurē ar Lietuvas un Polijas ostām.

5.1.3. Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu prognoze

Minimālajā scenārijā lauksaimniecības kravu apjoms Rīgas brīvostā pakāpeniski palielināsies no 1,4 milj. tonnu līdz 1,7 milj. tonnu 2028. gadā un sasniegs 1,9 milj. tonnu 2037. gadā. Kravu apjoma pieaugumu nodrošinās galvenokārt iekšzemes kravas, jo lauksaimniecības kravu tranzīta apjoma pieaugums nebūs nozīmīgs. Minerālmēslu apjoms, ko galvenokārt nodrošina Krievijas un Baltkrievijas kravu eksports, no aptuveni 2,4 milj. tonnu 2017. gadā samazināsies līdz ~0,9 milj. tonnu 2028. gadā un līdz ~0,4 milj. tonnu 2037. gadā. Tiek prognozēts, ka Krievija pakāpeniski pārorientēs minerālmēslu kraušanu uz savām ostām.

Mežrūpniecības kravu segmentā saglabāsies zināma stabilitāte, jo šo kravu plūsmu galvenokārt veido Latvijas kokmateriālu eksports. Daļa kokmateriālu – nedaudz vairāk par pusi – tiks transportēti kā beramkravas, savukārt pārējais apjoms konteineros. Ir paredzams neliels šķeldas apjoma pieaugums kopā Latvijas ostās, tomēr *Minimālajā scenārijā* Rīgas brīvostā šķeldas pārkraušanas apjoma pieaugums netiek prognozēts, pieņemot, ka apjomu pieaugumu apkalpos pārējās Latvijas ostas.

5.1.4. Konteinerkravu plūsmas prognoze

Konteineru apjoms Rīgas brīvostas tirgus areālā no 7,5 milj. TEU palielināsies līdz 14 milj. TEU 2028. gadā un 23 milj. TEU 2037. gadā (vidējais pieauguma temps 6 % gadā), tomēr Rīgas brīvostas tirgus daļa no 6 % 2017. gadā samazināsies līdz 4 % 2028. gadā un 3 % 2037. gadā. Rīgas brīvostā pārkrauto konteinerkravu apjoms veidos 620 tūkst. TEU 2028. gadā un ~690 tūkst. TEU 2037. gadā, nodrošinot vidējo pieauguma tempu 2 % gadā. Palielināsies gan Latvijas eksporta un importa konteinerkravu apjoms (vidēji +3% gadā), gan tranzīta konteinerkravu apjoms (vidēji +2 % gadā).

5.1.5. Prāmju kravu pārvadājumu prognoze

Minimālais scenārijs paredz, ka pastāvot negatīvam iedzīvotāju dabiskajam un mehāniskajam pieaugumam, samazināsies pasažieru skaits un to neietekmēs arī Rīgas brīvostas veiktās mārketinga aktivitātes pasažieru piesaistīšanai. Tā rezultātā samazināsies ar prāmjiem pārvadāto pasažieru skaits, kā arī netiks atvērti jauni prāmju maršruti vai nodrošināti papildu prāmji esošajā maršrutā Rīga-Stokholma. Pasažieru skaitam prognozēts samazinājums līdz 818 tūkst. cilvēku 2028. gadā, ar pieaugumu līdz 837 tūkst. cilvēku (t. i. līdz 2017. gada līmenim) 2037. gadā. Ro-Ro kravu apjoms būs salīdzinoši nemainīgs – 438 tūkst. tonnu 2017. gadā, 557 tūkst. tonnu 2028. gadā un 560 tūkst. tonnu 2037. gadā.

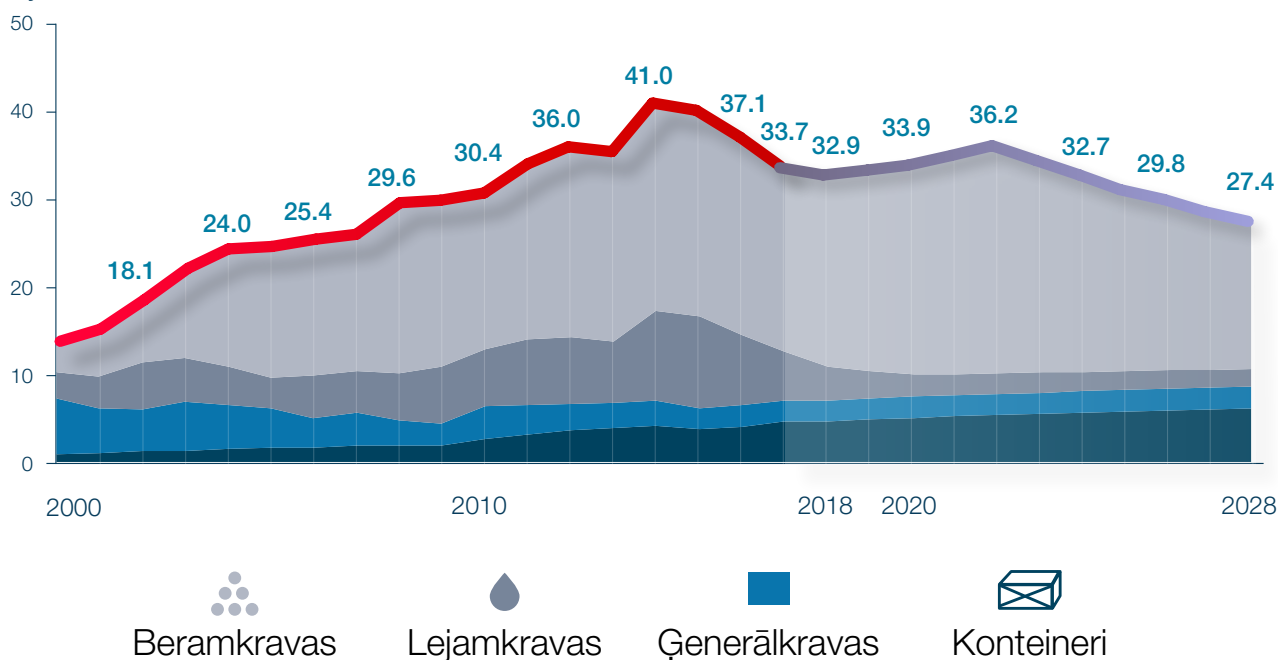
5.1.6. *Minimālā scenārija* kopsavilkums sadalījumā pa kravu veidiem

Kravu apgrozījuma prognozes kopsavilkums *Minimālajam scenārijam* ir sniegts 21. attēlā.

Attēls Nr. 21

Minimālā scenārija kravu apgrozījuma prognoze pa kravu veidiem 2018.-2028. gadā

Milj. tonnu



Avots: POR

5.2. Optimistiskais scenārijs

5.2.1. Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums

Optimistiskajā scenārijā ir izmantoti šādi makroekonomiskie pieņēmumi:

- Rīgas brīvostas tirgus areāla valstu iedzīvotāju skaits palielināsies no 282 milj. līdz 287 milj. 2027. gadā, turpmāk samazinoties līdz 285 milj. 2037. gadā;
- Rīgas brīvostas tirgus areāla valstu IKP no 2,5 triljoniem ASV dolāru palielināsies līdz 3,3 triljoniem ASV dolāru 2027. gadā un 4 triljoniem ASV dolāru 2037. gadā (vidēji +3 % gadā); Latvijas iedzīvotāju skaits samazināsies no 1,9 milj. līdz 1,8 milj. 2037. gadā (vidēji -0,5 % gadā); Latvijas IKP vidējais pieaugums būs +3 % gadā. Ģeopolitiskā situācija (ES un Latvijas politiskās un ekonomiskās attiecības ar Krieviju) ilgtermiņā uzlabosies. Tiek prognozēts lielāks pieprasījums pēc energoresursiem, tomēr vienlaikus ir lielāka nenoteiktība attiecībā uz termiņu, kad varētu sākties fosilo energoresursu patēriņa samazināšanās.

5.2.2. Energoresursu kravu prognoze

Optimistiskajā scenārijā tiek prognozēts energoresursu kravu apgrozījuma samazinājums ilgtermiņā, ko galvenokārt nosaka ogļu pārkraušanas apjoms: pieaugums no 12 milj. tonnu 2017. gadā līdz 13 milj. tonnu 2028. gadā un pēc tam samazinājums līdz 7 milj. tonnu 2037. gadā. Kravu apjoma samazinājumu galvenokārt nosaka šādi faktori:

- globālā pieprasījuma pēc ogļēm pārvirzīšanās uz austrumiem (Ķīna un Indija) un Krievijas eksporta pārorientēšana uz Tālo Austrumu ostām;
- Krievijas ogļu ieguves apjoma pakāpenisks ilgtermiņa pieaugums un Krievijas konkurētspēja globālajā ogļu tirgū;
- pieprasījuma pēc ogļēm samazināšanās Austrumāzijas un Dienvidāzijas valstīs pēc 2030. gada (pieaugot dabas gāzes un AER izmantošanai);
- neliels Krievijas iekšējā tirgus pieprasījuma pēc ogļēm pieaugums.

Rīgas brīvosta saglabās Krievijas ogļu eksporta kravas, ņemot vērā starpvalstu attiecību normalizēšanos un to, ka Krievijas ražotāji joprojām uzskatīs Rīgas brīvostu par pievilcīgu eksporta kanālu dažiem atlikušajiem nišas tirgiem Eiropas un Amerikas valstīs. Turklāt Rīgas brīvostā strādājošiem ogļu pārkraušanas stividoruzņēmumiem ir izveidoti cieši sakari ar Krievijas ogļu ieguves uzņēmumiem.

Savukārt naftas produktu pārkraušanas apjomi Rīgas brīvostā turpmāko 20 gadu laikā saglabāsies stabili 3-3,5 milj. tonnu apmērā. Šo apjomu galvenokārt veidos Baltkrievijas kravas. Tiek prognozēts, ka Krievijas kravas tiks pilnībā pārorientētas uz Krievijas ostām. Par Baltkrievijas kravām Rīgas brīvostai būs jākonkurē ar Lietuvas un Polijas ostām.

5.2.3. Lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu prognoze

Optimistiskajā scenārijā lauksaimniecības kravu apjoms palielināsies no 1,4 milj. tonnu līdz 3 milj. tonnu 2028. gadā un sasniegs 5,2 milj. tonnu 2037. gadā. Kravu apgrozījuma pieaugumu veicinās šādi faktori:

- graudu ražošanas apjoma palielināšana Latvijā no 2,6 milj. tonnu līdz 4 milj. tonnu 2028. gadā un 4,7 milj. tonnu 2037. gadā, kad valstī graudaugu sējumiem tiks izmantoti līdz 15 % zemes platību (salīdzinājumā ar esošiem 11 %); Rīgas brīvosta pārkraus 1,6 milj. tonnu Latvijas eksporta graudu 2028. gadā un 2,4 milj. tonnu 2037. gadā;
- Rīgas brīvosta turpinās piesaistīt tranzīta kravas no Krievijas, Lietuvas, Igaunijas un, iespējams, arī Ukrainas ziemeļiem, tranzīta kravu apjomiem ~2 reizes pārsniedzot Latvijas eksporta apjomu;
- Minerālmēslu apjoms palielināsies no 2,3 milj. tonnu 2017. gadā līdz 3,6 milj. tonnu 2028. gadā, sasniedzot 5 milj. tonnu 2037. gadā, ko veicinās Krievijas un Baltkrievijas eksporta pieaugums un ciešas saites starp termināļiem Rīgas brīvostā un ražotājiem tirgus areāla valstīs.

Mežrūpniecības nozarē tiek prognozēts neliels kravu apjoma pieaugums. Ilgtermiņa perspektīvā lielākā daļa koksnes šķeldas tiks transportēta konteineros. Tuvāko desmitgažu laikā Rīgas brīvostā koksnes šķeldas kravu apgrozījums palielināsies vidēji par 1 % gadā, turklāt Rīgas brīvostas tirgus daļa palielināsies no 44 % līdz 50 %. Kokmateriālu apjoms paliks salīdzinoši stabils.

5.2.4. Konteinerkravu plūsmas prognoze

Konteineru apjoms Rīgas brīvostas tirgus areālā no 7,5 milj. TEU palielināsies līdz 15 milj. TEU 2028. gadā un 27 milj. TEU 2037. gadā (vidējais pieauguma temps 7 % gadā), tomēr Rīgas brīvostas tirgus daļa no 6 % samazināsies uz 5 % 2028. gadā un 4 % 2037. gadā. Rīgas brīvostas konteinerkravu apgrozījums tiek prognozēts 754 tūkst. TEU 2028. gadā un līdz 1 milj. TEU 2037. gadā (vidējais pieauguma temps 5 % gadā). Konteinerkravu apjoma palielināšanos veicinās gan augošais Latvijas eksports un imports (vidēji +3 % gadā), gan tranzīta konteinerkravu pieaugums (vidēji +5 % gadā).

5.2.5. Prāmju kravu pārvadājumu prognoze

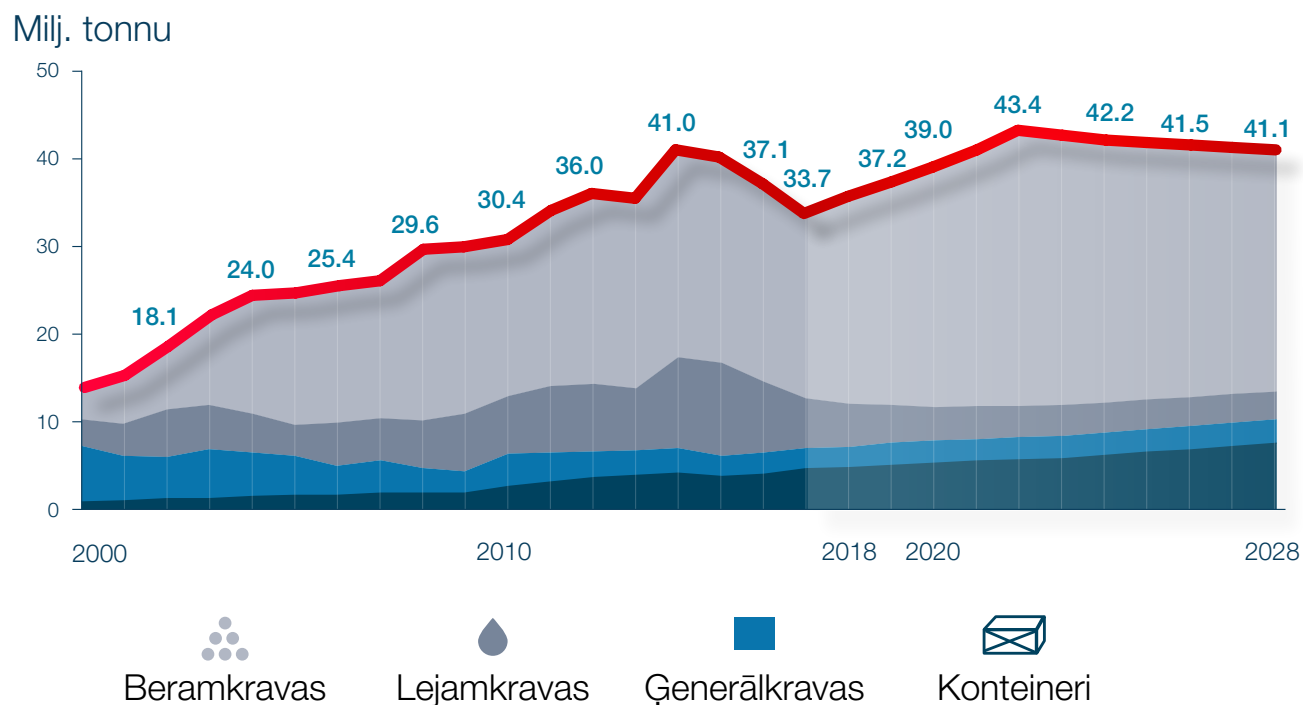
Optimistiskais scenārijs paredz, ka Rīgas pašvaldība un RBP īstenos saskaņotas aktivitātes, lai popularizētu Rīgas pilsētu un veicinātu kruīza pārvadājumu attīstību. Papildus tam RBP veiks ieguldījumus pasažieru termināļa infrastruktūras uzlabošanā, padarot Rīgu par pievilcīgāku kruīza kuģu galamērķi. Tiks veikti arī ieguldījumi infrastruktūrā, lai nodrošinātu Rīgas brīvostas iespējas pieņemt vairāk nekā 120 kruīza kuģu gadā, turklāt kruīzu maršruti un grafiki tiks saskaņoti starp kruīza līniju operatoriem, lai izvairītos no sastrēgumiem. Prāmju ienācienu skaits būs stabils, bet palielināsies vidējais pasažieru skaits vienā prāmī. Tajā pašā laikā Ro-Ro kravu apjomi tuvāko desmitgažu laikā nedaudz palielināsies (vidēji +1 % gadā). Pasažieru skaits tiek prognozēts 1,1 milj. cilvēku 2028. gadā un 1,4 milj. cilvēku 2037. gadā, savukārt Ro-Ro kravu apjoms palielināsies līdz 599 tūkst. tonnu 2028. gadā un 733 tūkst. tonnu 2037. gadā.

5.2.6. Optimistiskā scenārija kravu apgrozījuma prognoze

Kravu apgrozījuma prognozes kopsavilkums *Optimistiskajam* scenārijam ir sniegts 22. attēlā.

Attēls Nr. 22

Rīgas brīvostas *optimistiskā scenārija* kravu apgrozījuma prognoze pa kravu veidiem 2018.-2028. gadā



Avots: POR

6. Rīgas brīvostas Stipro un vājo pušu, iespēju un draudu analīze

Balstoties uz vispusīgu Rīgas brīvostas iekšējās un ārējās vides izvērtējumu, ir veikta Rīgas brīvostas stipro un vājo pušu, iespēju un draudu (SVID) analīze. SVID matricā iekļauti būtiskākie iekšējie un ārējie faktori, kuriem ir vai nākotnē var būt pozitīva vai negatīva ietekme uz Rīgas brīvostas darbību (skatīt 12. tabulu). Atbilstoši vispārpieņemtai SVID analīzes pieejai, stiprās un vājās puses apraksta Rīgas brīvostu, savukārt iespējas un draudi – ārējo vidi, kurā osta strādā (no RBP tieši neatkarīgi un nekontrolējami ārējie faktori).

Tabula Nr. 12

Rīgas brīvostas SVID analīzes matrica

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> Stabila tirgus pozīcija Baltijas jūras austrumu krastā, tai skaitā nozīmīga beramkravu un konteineru pārkraušanas osta; Rīga ir pievilcīgs tūristu galamērķis; Nozarē atpazīstams Rīgas kā daudzfunkcionālas ostas tēls; Attīstīti multimodāli jūras un sauszemes savienojumi kravu pārvadājumiem uz/no tirgus areāla valstīm; Rīgas brīvostas termināļu infrastruktūras jauda visos segmentos ir pietiekama papildus kravu apstrādei; RBP veic ieguldījumus tirgus pieprasījumam atbilstošas ostas publiskās infrastruktūras uzturēšanā un attīstīšanā; Rīgas brīvosta ir droša – termināļos ir ieviestas ISPS un IMDG kodeksu prasības drošības jomā; Rīgas brīvostā tiek veikts pastāvīgs vides monitorings; RBP ir finansiāli neatkarīga un stabila institūcija ar iespēju piesaistīt finansējumu lielu projektu īstenošanai; RBP ir ieviestas ISO 9001 kvalitātes vadības un ISO 14001 vides pārvaldības sistēmas; Notiek mērķtiecīga komunikācija ar Rīgas pilsētas apkaimēm, kuras ietekmē ostas darbība, par ilgtspējīgu ostas un pilsētas mijiedarbību. 	<ul style="list-style-type: none"> Augsts tranzitkravu īpatsvars ostas kravu portfelī; liels kravu novirzīšanas risks uz citām Baltijas jūras austrumu krasta ostām; Atrašanās Rīgas jūras līcī apgrūtina kuģu navigāciju ziemas apstākļos, kā arī ierobežo prāmju un kruīza pārvadājumu attīstību; Kuģu kanāla platums nav pietiekams lieltonnāžas kuģu (piemēram Panamax, lieli kruīza kuģi) drošai ienākšanai sliktos laikapstākļos; Ostā nav pieejami kuģu apgādes ar krasta elektroenerģiju (izņemot Krievu salu) un SDG bunkurēšanas pakalpojumi; Nav pieejami autotransporta pievedceļi uz ostu, apejot Rīgas pilsētas centru un blīvi apdzīvotus rajonus; Ostas neiznomāto teritoriju attīstībai un investīciju projektu īstenošanai ir nepieciešamas lielas investīcijas; Vairākās iznomātajās teritorijās ilgstoši nav uzsākta ar ostas funkcijām saistīta saimnieciskā darbība; RBP ieņēmumos ir augsts ostas maksu īpatsvars un ierobežotas iespējas sabalansēt ieņēmumu struktūru (palielināt ieņēmumus no zemes un infrastruktūras nomas); Rīgas pilsētas apkaimju, kuras ietekmē ostas darbība, iedzīvotāju neapmierinātība ar ostas darbības tuvumu.
Iespējas	Draudi
<ul style="list-style-type: none"> Eksporta pieaugums Latvijā un Rīgas brīvostas tirgus areāla valstīs; Augošs konteinerkravu pārvadājumu segments; Augošs kruīzu segments Eiropā un Baltijas jūras reģionā; Ostas pakalpojumu un apstrādes rūpniecības klasteru izveide ostas teritorijā, tai skaitā ostas brīvajās teritorijās; “Viedo tehnoloģiju” attīstība kravu pārvadājumu, loģistikas un ostas nozarēs; Ārējo finanšu atbalsta instrumentu pieejamība; Latvijas sabiedrības un Rīgas pilsētas apkaimju, kuras ietekmē ostas darbība, iedzīvotāju atbalsta palielināšanās. 	<ul style="list-style-type: none"> Kravu plūsmas samazināšanās ģeopolitiskās situācijas izmaiņu dēļ; Energoresursu kravu samazināšanās; Latvijas transporta nozarei nelabvēlīga kaimiņvalstu transporta politika; Konkurences pieaugums starp Baltijas jūras austrumu krasta ostām; Valsts un Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras projektu īstenošanas laikā var tikt ierobežota ostas pieejas transporta savienojumu kapacitāte; Rīgas pilsētas plānotie Daugavas šķērsojumi var būtiski ierobežot atsevišķu ostas teritoriju izmantošanu; Ostas atrašanās Rīgas pilsētas centrā ierobežo tās industrializācijas iespējas; Kravu plūsmas samazināšanas apstākļos specializētie ostas termināļi nespēj pārprofilēt savu darbību; Tirgus konkurences rezultātā var samazināties RBP ieņēmumi; Latvijas sabiedrības un Rīgas pilsētas apkaimju, kuras ietekmē ostas darbība, iedzīvotāju atbalsta samazināšanās var ierobežot ostas attīstību.

7. Rīgas brīvostas attīstības stratēģija

Rīgas brīvostas attīstības stratēģija ietver ostas misiju, vīziju un stratēģiskos mērķus turpmākajiem 10 gadiem. Stratēģiskie mērķi ir balstīti uz SVID analīzes rezultātiem, cenšoties attīstīt Rīgas brīvostas stiprās puses un izmantot iespējas, kā arī novērst vājās puses un samazināt riskus.



7.1. Rīgas brīvostas misija un vīzija

7.1.1. Misija

Rīgas brīvostas kā globāla kravu transportēšanas krustpunkta uzdevums ir apmierināt tirgus pieprasījumu pēc kvalitatīviem visu veidu kravu pārkraušanas pakalpojumiem, pielāgojoties klientu vēlmēm, globālajām tirgus izmaiņām un piedāvājot pievilcīgus nosacījumus ar ostas darbību saistītās uzņēmējdarbības attīstībai.

Ar sociāli atbildīgas politikas īstenošanu Rīgas brīvosta nodrošina apkārtējās vides ilgtspēju un sociālā dialoga veidošanu starp ostu un sabiedrību.

Rīgas brīvostas apņemšanās ir nodrošināt pievilcīgu investīciju piesaistes vidi ostas kravu pārkraušanas, kravu apstrādes un ražošanas attīstībai, lai sniegtu stabili augošu ieguldījumu Latvijas ekonomikā.

7.1.2. Vīzija

Rīgas brīvosta ir multifunkcionāla, moderna un ilgtermiņa attīstībā orientēta osta transporta koridoru krustpunktā ar pieaugošu nozīmi globālajā kravu un pasažieru transporta ķēdē, kas klientiem nodrošina drošus un uzticamus augstas kvalitātes ostas pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām un atbilstoši Eiropas ostu labajai praksei.

Rīgas brīvosta ir ilgtspējīgs Baltijas mēroga biznesa, ražošanas uzņēmumu un investīciju piesaistes centrs ar būtisku pienesumu tautsaimniecībā.

Rīgas brīvostas izaugsme ir balstīta uz sociāli atbildīgas politikas īstenošanu, ilgtspējīgu resursu izmantošanu, rūpēm par vidi un ilgtermiņa sadarbības veidošanu ar valsts un pašvaldības institūcijām un sabiedrību visaptverošas un integrētas transporta infrastruktūras attīstīšanā.

7.2. Rīgas brīvostas stratēģiskie mērķi

Atbilstoši Rīgas brīvostas vīzijai un misijai, ir definēti ostas attīstības stratēģiskie mērķi un *Stratēģiskais rīcības plāns* to sasniegšanai. Stratēģiskie mērķi ir formulēti un strukturēti atbilstoši četrām vispārējām RBP darbības jomām:

- Kravu pārkraušana un pasažieru pārvadājumi;
- Pievienotā vērtība, industrializācija un teritorijas attīstība;
- Infrastruktūras attīstība un inovācijas;
- Ostas pārvaldība.

RBP stratēģisko mērķu (SM) karte ir sniegta 23. attēlā, pēc tam – SM izpildes rezultātīvo rādītāju saraksts (skatīt 13. tabulu). Rezultatīvie rādītāji nodrošina SM izpildes kontroles iespējas.

Stratēģisko mērķu 2019.-2028. gadam karte

Rīgas brīvostas
pārvaldes
darbības joma

Stratēģiskie mērķi (SM)

<p>Kravu pārkraušana un pasažieru pārvadājumi</p>	<p>SM 1: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā</p>	<p>SM 2: Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūrasreģionā</p>				
<p>Pievienotā vērtība, industrializācija un teritorijas attīstība</p>	<p>SM 3: Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos</p>	<p>SM 4: Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvastā</p>	<p>SM 5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus</p>	<p>SM 12: Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu "klasteri", nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju</p>	<p>SM 13: Attīstīt Rīgas brīvostu atbilstoši "viedās ostas" darbības principiem</p>	<p>SM 14: Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi</p>
<p>Infrastruktūras attīstība un inovācijas</p>	<p>SM 6: Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru</p>	<p>SM 7: Uzturēt un attīstīt kravu un pasažieru plūsmu apkalpošanai atbilstošu sauszemes infrastruktūru</p>	<p>SM 8: Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošas un efektīvas ostas drošības un aizsardzības sistēmas</p>			
<p>Ostas pārvaldība</p>	<p>SM 9: Stiprināt labas pārvaldības un korporatīvās kultūras principus RBP</p>	<p>SM 10: Īstenot ilgtspējīgu finanšu politiku</p>	<p>SM 11: Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu</p>			

Stratēģisko mērķu 2019.-2028.gadam izpildes rezultātie rādītāji un kritēriji

Stratēģiskais mērķis	SM izpildes rezultātie rādītāji un kritēriji
SM1: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā	<ul style="list-style-type: none"> Rīgas brīvošā pārkrauto kravu apjoma pieaugums 2019.-2028.g.: <ul style="list-style-type: none"> - kopējais kravu apgrozījums 45 milj.t. gadā; - tai skaitā konteinerkravas –1 milj. TEU gadā; - pozitīvs vidējais kravu apgrozījuma pieaugums (1-2% gadā) periodā.
SM 2: Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā	<ul style="list-style-type: none"> Kruīza kuģu un pasažieru skaita pieaugums: <ul style="list-style-type: none"> - vairāk nekā 150 kruīza kuģu ienācieni gadā; - vairāk nekā 150 tūkst. kruīza pasažieru gadā; Pasažieru un kravas prāmju satiksmes pieaugums: <ul style="list-style-type: none"> - darbu ostā uzsāk vismaz viena jauna regulāro prāmju līnija.
SM 3: Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos	<ul style="list-style-type: none"> Vismaz 10 desmit jauni zemes nomnieki ostā, kuri veic ar ostas funkcijām saistītu komercdarbību; Ostas teritorijas iznomātās daļas pieaugums (% un ha); Ostas teritorijas izmantošanas intensitātes pieaugums (milj.t/ha daļījumā pa galvenajiem kravu segmentiem); Jauno zemes nomnieku radītais kravu apgrozījums (milj.t./gadā). Komersantu investīcijas ostas teritorijā (milj. EUR/gadā un milj. EUR periodā).
SM 4: Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvošā	<ul style="list-style-type: none"> Ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu uzņēmumu skaita pieaugums (skaits). Ostas teritorijā sniegto pievienotās vērtības un ražošanas pakalpojumu nomenklatūras pieaugums. Ražotņu radītais kravu apgrozījums (milj.t./gadā).
SM 5: Veicināt Rīgas brīvošā atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus	<ul style="list-style-type: none"> Ostas klientu skaita pieaugums – kuģošanas līnijas, kravu nosūtītāji, u.c. (skaits). Rīgas brīvošā pārstāvniecība nozīmīgos nozares pasākumos un organizācijās Latvijā un pasaulē (skaits); Tiek veicināta starptautiskā sadarbība un labās prakses pārņemšana dažādos ar ostas darbību saistītos aspektos; Tiek nodrošināta Rīgas brīvošā interešu pārstāvniecība ekonomisko sakaru, transporta un loģistikas, kā arī kruīzu pārvadājumu nozares starptautiskajās organizācijās.
SM 6: Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru	<ul style="list-style-type: none"> Galvenais kuģu ceļš paplašināts līdz 150 m.; Galvenais kuģu ceļš padziļināts no pieņemšanas bojas līdz Krievu salai ar dziļuma atzīmi 16-17m un no Krievu salas līdz Kundziņsalas dienvidu daļai ar dziļuma atzīmi līdz 15.5m; Nodrošināts pietiekams dziļums pie piestātnēm lielāko Baltijas jūrā izmantoto kruīza kuģu apkalpošanai; Izveidota vienota piestātņu kordona līnija, iegūstot jaunas teritorijas komercdarbībai ostā; Ir veikta Rīgas brīvošā molu rekonstrukcija. Ir veikta galvenā kuģu ceļa krasta nostiprinājuma FG un CDE dambju rekonstrukcija. Tiek veikta vismaz vienas piestātnes rekonstrukcija gadā. Tiek nodrošināta navigācijas tehnisko līdzekļu darbības nepārtrauktība. Tiek nodrošināta ostas tehniskās flotes atbilstība kuģu satiksmes intensitātei (flotes vidējā vecuma, kapacitātes un aprīkojuma atbilstība). Samazinās ar kuģošanu saistīto negadījumu skaits ostā; Samazinās ar piestātņu aprīkojumu (fenderu, tauvošanās ierīču, apgaismojuma utt.) saistīto defektu skaits. Ir modernizēta Kuģu satiksmes vadības centra (KSVC) aparatūra.
SM 7: Uzturēt un attīstīt kravu un pasažieru plūsmu apkalpošanai atbilstošu sauszemes infrastruktūru	<ul style="list-style-type: none"> Veikta Kundziņsalas esošā dzelzceļa savienojuma rekonstrukcija; Izbūvēts satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu. Izbūvēts dzelzceļa tilts uz Kundziņsalu pār Sarkandaugavas caurteci; Krievu salā un Kundziņsalā infrastruktūra ir pietiekama termināļu darbības nodrošināšanai; Veikta infrastruktūras attīstība Krievu salas rietumu daļā; Veikta dzelzceļa infrastruktūras modernizēšana Rīnūžos un Daugavgrīvā; Veikta Spilves teritoriju pielāgošana ostas darbības nodrošināšanai, tai skaitā publiskās infrastruktūras izbūve; Palielināta Rīgas brīvošā inženierkomunikāciju tīklu jauda;
SM 8: Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošu un efektīvu ostas drošības un aizsardzības sistēmas	<ul style="list-style-type: none"> Samazinās drošības incidentu skaits ostā; Tiek uzturēta ostas termināļu atbilstība ISPS un IMDG kodeksa prasībām; Ir ieviesta biometriskā piekļuves kontroles sistēma kritiskās infrastruktūras objektos; Veikta ostas caurlaižu kontroles posteņu aprīkošana ar ostas robežšķērsošanas digitālajām sistēmām (Elektroniskā ostas robežās šķērsošanas sistēma EORSS); Ir veikta ostas sistēmu sasaiste ar valsts pārvaldes (policija, muita, robežsardze) drošības sistēmām un norit efektīva informācijas apmaiņa; Ir veikta RBP sistēmu sasaiste ar ostas termināļu sistēmām.

SM 9: Stiprināt labas pārvaldības un korporatīvās kultūras principus RBP	<ul style="list-style-type: none"> • Klientiem tiek nodrošināta aktuāla informācija par RBP sniegtajiem pakalpojumiem, ar tiem saistītajām procedūrām un samaksas noteikšanas principiem; • Tiek uzturēta efektīva komunikācija ar ostas klientiem; • Tiek uzturēta standartiem atbilstoša kvalitātes vadības sistēma. • Tiek uzturēta lektšējā audīta sistēma un nodrošināta tās rekomendāciju ieviešana; • Ir izstrādāta un ieviesta RBP korporatīvās kultūras politika; • Tiek izveidota un tiek ieviesta darbinieku efektivitātes un iesaistes izvērtēšanas sistēma;
SM 10: Īstenot ilgspējīgu finanšu politiku	<ul style="list-style-type: none"> • RBP ieņēmumu pārsniegums pār izdevumiem pārsniedz pamatlīdzekļu amortizāciju; • EBITDA rentabilitāte nav mazāka par 25%; • Pašu kapitāla (ieskaitot finanšu atbalsta instrumentus) īpatsvars bilances kopsummā nav mazāks par 70%; • Ieņēmumu pārsniegums pār izdevumiem pēc pārskata perioda kredītsaistību segšanas tiek novirzīts investīcijām infrastruktūrā; • Tiek izmantoti ES vai citi finanšu atbalsta instrumenti; • Tiek izpildīti aizdevējietāžu izvirzītie nosacījumi finanšu rādītājiem.
SM 11: Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu	<ul style="list-style-type: none"> • Tiek turpināta RBP sadarbība ar ostas apkaimēm; • Tiek turpināta dalība pasākumos un tiek organizēti pasākumi, kas saistīti ar RBP sociālās atbildības jomām; • Periodiski tiek veikts Rīgas brīvostas tēla monitorings un pieaug pozitīvo vērtējumu īpatsvars; • Tiek īstenota mērķtiecīga RBP komunikācijas politika.
SM 12: Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu “klasteri”, nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju	<ul style="list-style-type: none"> • Visiem komercpakalpojumiem ostā ir pieejami vismaz divi pakalpojumu sniedzēji; • palielinās ostas pakalpojumu sniedzēju skaits. • Pieaug ostā pieejamo pakalpojumu skaits; • Ostas uzņēmumi savstarpēji vai sadarbībā ar RBP realizē kopējas aktivitātes, kas vērstas uz resursu efektīvu izmantošanu.
SM 13: Attīstīt Rīgas brīvostu atbilstoši “viedās ostas” darbības principiem	<ul style="list-style-type: none"> • Ir ieviesta jauna RBP lietvedības sistēma. • Ir ieviesta jauna Rīgas Ostas Informācijas Sistēmas (ROIS). • Ir izstrādāta un ieviesta jaunas Rīgas Ostas Kopienas Informācijas Sistēmas (ROKIS). • Ir veikta osta caurlaižu posteņu automatizācija (samazināts kravu un autotransporta ostas robežas šķērsošanas laiks, iespēja plānot kravu piegādes/izvešanas laiku, pāreja uz elektronisku kravu ieviešanas un izvešanas dokumentu noformēšanu). • Izstrādāt un piedāvāt klientiem risinājumus ostas procesu atbalstam un datu plūsmas efektivitātes palielināšanai (IT aplikācijas, u.c.);
SM 14: Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi	<ul style="list-style-type: none"> • Tiek uzturēta standartiem atbilstoša Vides kvalitātes vadības sistēma; • Izveidota un ieviesta vienota Ostas vides aspektu monitoringa programma; • Ir pabeigta vēsturiski piesārņoto ostas teritoriju sanācija; • Tiek nodrošināta tirgus pieprasījumam atbilstoša kuģu radīto atkritumu pieņemšanas infrastruktūra; • Ostā pieejams pakalpojums kuģu apgādei ar SDG (sašķidrinātā dabas gāze) degvielu; • Ostā pieejams kuģu krasta elektrības apgādes pakalpojums; • Samazinās ar ostas darbību saistīto piesārņojumu incidentu skaits ostā; • Samazinās Rīgas pilsētas apkaimju, kuras ietekmē ostas darbība, iedzīvotāju sūdzību skaits par ostas darbības ietekmi; • Osta kļūst par ES ostu vides aizsardzības iniciatīvas <i>Green Port</i> tīkla dalībnieci.

Balstoties uz izvirzītajiem RBP stratēģiskajiem mērķiem 2019.-2028.gada periodam un to izpildes rezultatīvajiem rādītājiem, ir sagatavots *Stratēģiskais rīcības plāns* (skatīt teksta turpinājumā).

7.3. Stratēģiskais rīcības plāns

Stratēģiskais rīcības plāns nosaka prioritāri veicamās darbības *RBAP 2019-2028* stratēģisko mērķu sasniegšanai. Plāns neierobežo RBP tikai ar tajā ietvertajām darbībām, tas tiks regulāri aktualizēts atbilstoši tirgus situācijas izmaiņām.

Stratēģiskajā rīcības plānā katram stratēģiskajam mērķim (SM) sniegta tā aktualitātes pamatojums, kas izriet no *RBAP 2019-2028* sadaļām *Rīgas brīvostas raksturojums* un *Tirgus analīze*, ir noteiktas galvenās darbības mērķa sasniegšanai, kā arī norādīta mērķa sasaiste ar citiem stratēģiskajiem mērķiem.

7.3.1. **SM1**: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā

Pamatojums



RBP uzdevums ir radīt apstākļus, kas nodrošinās stabilu kravu apgrozījuma pieaugumu ilgtermiņā – tas ir Rīgas brīvostas darbības virsmērķis, un tā sasniegšana nodrošinās Rīgas brīvostas darbību un attīstību.

Konteinerkravas, lauksaimniecības un mežrūpniecības kravas *RBAP 2019-2028 Tirgus analizē* identificētas kā kravas, kuras ilgtermiņā nodrošinās Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma pamatu. Darbības, kas sekmēs šo kravu piesaisti un apjomu palielināšanu, uzskatāmas par prioritārām, turklāt to pārkraušanas ietekme uz vidi ir salīdzinoši mazāka. Videi draudzīga osta ir Rīgas brīvostas vīzijas sastāvdaļa.

RBP attīstīs Rīgas brīvostu kā reģionālas nozīmes konteineru ostu (*“containerhub port”*), kas apkalpo kravu plūsmas Eirāzijas kontinentā (tai skaitā *Zīda ceļa* ziemeļu atzars, *Dienvidu-Ziemeļu* koridors, *Transsibīrijas maģistrāle u. c.*). Perspektīvā Rīgas brīvostai jāklūst par loģistikas centra *Lielais akmens* ostu kravu sadalei uz Ziemeļeiropu.

Augošs lauksaimniecības kravu tirgus nodrošina Rīgas brīvostai potenciālu kļūt par dominējošo Latvijas ostu šajā kravu grupā. Lielāko daļu lauksaimniecības kravu veido vietējais – Latvijas eksports un vienlaikus Rīgas brīvostai ir iespējas piesaistīt papildus tranzītkravu apjomus. Mežrūpniecības kravu segmentā Rīga turpinās būt vadošā Latvijas osta, apkalpojot gan vietējās izcelsmes, gan kaimiņvalstu eksporta kravas. Latvijas vietējo lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu eksports ilgtermiņā nodrošinās Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma kodolu.

Energoresursi, ķīmiskās beramkravas, metāli u. c. tranzītkravas arī turpinās veidot nozīmīgu ostas kravu apgrozījuma daļu, tādēļ RBP sekmēs arī šo segmentu attīstību. Rīgas brīvostas termināļu jauda šo kravu pārkraušanai ir pietiekama esošo un arī papildu plūsmu apkalpošanai. Līdzās citiem tranzītkravu tirgiem RBP kravu piesaistē kā prioritāru nosaka sadarbību ar Baltkrieviju, kurai nav tiešas pieejas jūrai, bet ar kuru jau šobrīd ir izveidojusies stabila sadarbība. Baltkrievijai ir potenciāls radīt papildu tranzītkravu plūsmu konteinerkravu, lauksaimniecības un mežrūpniecības, kā arī ķīmisko beramkravu, naftas produktu u. c. kravu piesaistei.

Galvenās darbības SM1 sasniegšanai

- Veicināt konteinerkravu pārkraušanu:
 - piesaistīt jaunas konteineru pārvadājumu līnijas, tai skaitā tālo distanču (deep-sea) līnijas;
 - piesaistīt Rīgas brīvostas neizmantojamās teritorijās apstrādes rūpniecības un loģistikas uzņēmumus, kuri veic kravu konteinerizāciju un sniedz kravu pievienotās vērtības pakalpojumus (skatīt arī SM3 un SM4);
 - konteineru kuģiem piemērot ostas maksu nosacījumus, kas veicina kravu apjoma pieaugumu;
 - sadarbībā ar LDz u. c. iesaistītajām pusēm veicināt konteinerkravu pārvadājumu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram;
- Veicināt lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu pārkraušanu:
 - piesaistīt Rīgas brīvostas neizmantojamās teritorijās apstrādes rūpniecības un loģistikas uzņēmumus, kuri veic lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu apstrādi un sniedz pievienotās vērtības pakalpojumus (skatīt arī SM3 un SM4);
 - sadarbībā ar LDz u. c. iesaistītajām pusēm veicināt lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu pārvadājumu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram no Lietuvas, Krievijas, Baltkrievijas, Ukrainas u. c.;
- Atbalstīt Rīgas brīvostas uzņēmumu iniciatīvas kravu apjomu palielināšanai esošajos kravu segmentos (energoresursi, ķīmiskās beramkravas, metāli u. c.), kā arī jaunu nišas kravu piesaistē.

Sasaiste ar pārējiem SM

Pārējie stratēģiskie mērķi (izņemot SM2, kas attiecas uz pasažieru pārvadājumu attīstību) kalpo par atbalsta instrumentiem SM1 sasniegšanai.



7.3.2. **SM2:** Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā

Pamatojums



Jauni kravas-pasažieru (Ro-Pax) prāmju savienojumi ar citām Baltijas jūras ostām nodrošinās Rīgai ne tikai labāku integrāciju reģiona kravu un pasažieru pārvadājumu tīklā, bet ļaus arī palielināt Ro-Ro kravu apjomu un īpatsvaru, diversificējot ostas kravu apgrozījumu.

Palielinoties kruīza pārvadājumiem globālā mērogā, arī Baltijas jūras reģionā vērojams stabili pieaugošs kruīza tirgus. Rīgas kā galvaspilsētas tūrisma pakalpojumu piedāvājums ir pievilcīgs kruīza tūrisma piesaistei. Tādējādi Rīgai ir potenciāls kļūt par nozīmīgu reģiona kruīzu pasažieru apkalpošanas ostu. Sinerģija ar Rīgas pašvaldību un tūrisma nozares uzņēmumiem (lidosta "Rīga", "AirBaltic", tūrisma operatori, Rail Baltica līnijas operatori u. c.) sekmēs jūras pasažieru pārvadājumu attīstību ilgtermiņā.

Galvenās darbības SM2 sasniegšanai

- Attīstīt kruīza kuģu un Ro-Pax prāmju apkalpošanas infrastruktūru (skatīt arī SM6 un SM7);
- Sadarbībā ar Rīgas pašvaldības tūrisma organizācijām un nozares komersantiem:
 - veicināt jaunu kruīza līniju/operatoru piesaisti Rīgai;
 - veicināt Rīgas kā kruīzu pilsētas atpazīstamību, tai skaitā pozicionēt ostu kā kruīza sākumpunktu un galamērķi ("turnaround port");
 - nodrošināt RBP un Rīgas pilsētas pārstāvniecību kruīzu nozares asociācijās (skatīt arī SM5);
- Piesaistīt jaunas Ro-Pax prāmju līnijas;
- Piemērot Ro-Pax prāmjiem un kruīza kuģiem ostas maksu nosacījumus, kas veicina pasažieru skaita pieaugumu.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM2 tāpat kā SM1 ir RBP darbības galarezultāta mērs, kura sasniegšanai jāizpilda vairāki citi SM. Būtiskāko ieguldījumu SM2 sasniegšanā nodrošinās SM5-SM8.



SM5



SM6



SM7



SM8

7.3.3. **SM3:** Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos

Pamatojums



Ostas teritorija ir ierobežots resurss, tāpēc tās efektīvāka izmantošana ir viens no pamatnosacījumiem Rīgas brīvostas attīstībai ilgtermiņā. RBP jāvērtē ostas uzņēmumu darbības efektivitāte, kā arī jāveicina jaunu projektu attīstība ostā. Teritorijas attīstībā tiek ievēroti šādi principi: teritorijās ar tiešu pieeju pie akvatorijas primāri attīstāmi jūras kravu pārkraušanas termināļi, bet pārējās teritorijās īstenojami noliktavu, loģistikas centru, ražotņu u. tml. projekti, kas pastarpināti sekmētu jūras kravu apgrozījuma pieaugumu vai veidotu citu veidu sinerģiju ar ostas uzņēmumiem.

Galvenās darbības SM3 sasniegšanai

- Izstrādāt un ieviest jaunu zemes iznomāšanas kārtību, paredzot motivējošus nosacījumus ostas teritorijas efektīvākai izmantošanai un kravu apgrozījuma palielināšanai;
- Piesaistīt jaunus uzņēmumus ostas brīvajām teritorijām (skatīt arī SM5);
- Sadarbībā ar iesaistītajām pusēm pārskatīt Rīgas brīvostas robežas atsevišķās ostas teritorijās, lai sekmētu efektīvāku to izmantošanu un uzņēmumu darbību;
- Veicināt licencētas komercdarbības un brīvās zonas režīma priekšrocību izmantošanu (skatīt arī SM5);
- Veikt brīvo teritoriju sagatavošanu komerciālajai izmantošanai (inženierģeoloģiskā izpēte, transporta infrastruktūras un inženierkomunikāciju plānu izstrāde, u. c.);
- Sadarbojoties ar projektu attīstītājiem un izvērtējot ieguldījumu lietderību, veikt ostas publiskās infrastruktūras (transporta infrastruktūra un inženierkomunikācijas) izbūvi līdz attīstības projektu teritorijām;
- Izvērtējot ieguldījumu lietderību, veikt ostas publiskās infrastruktūras modernizāciju, lai veicinātu ostas termināļu jaudas un darbības efektivitātes palielināšanu (skatīt arī SM6 un SM7).

Sasaiste ar pārējiem SM

SM3 izpilde sniegs ieguldījumu SM1 izpildē, kā arī SM11 izpildē. SM3 izpilde skatāma kopā ar SM4 un SM5 izpildi, savukārt būtiskākais ieguldījums SM3 izpildei plānots no SM7 un SM12.



SM4

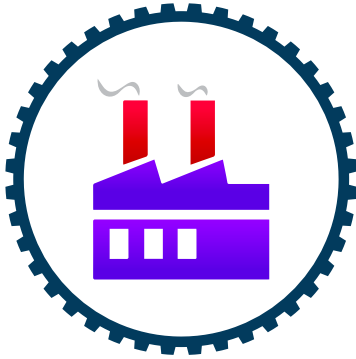
SM5

SM7

SM12

7.3.4. **SM4:** Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvostā

Pamatojums



Ražošanas attīstība un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu diversifikācija sniegs būtisku ieguldījumu SM3 sasniegšanā, tāpēc RBP akcentē to kā atsevišķu stratēģisko mērķi. Līdztekus SM3 definētajiem darbības virzieniem ir noteiktas arī papildus aktivitātes SM4 sasniegšanai.

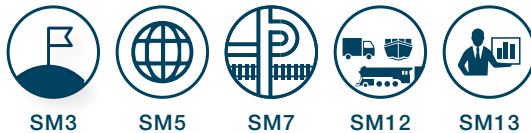
Rīgas brīvostā attīstāmas ražotnes, kuru darbība piesaistīs izejvielu un/vai gatavās produkcijas jūras kravu plūsmas. Loģistikas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu (uzglabāšana, apstrāde, iepakošana vai pārpakošana, konsolidēšana, konteinerizēšana u. c.) pieejamība Rīgas brīvostā sniedz klientiem plašākas izvēles iespējas un tādējādi veicina kravu piesaisti. Minētie darbības virzieni ļauj samazināt ar augstu tranzīta kravu īpatsvaru saistītos komercdarbības riskus. Pievienotās vērtības un ražošanas pakalpojumu attīstība sinerģijā ar esošajiem kravu pārkraušanas un uzglabāšanas pakalpojumiem sekmēs kravu plūsmu pieaugumu Rīgas brīvostā.

Galvenās darbības SM4 sasniegšanai

- Izstrādāt un ieviest jaunu zemes iznomāšanas kārtību, paredzot motivējošus nosacījumus ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanas veicināšanai;
- Atbalstīt Rīgas brīvostas uzņēmumu iniciatīvas ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstībai;
- Veicināt ražotņu un jaunu pakalpojumu projektu piesaistīšanu brīvajās teritorijās (Spilve).

Sasaiste ar pārējiem SM

SM4 izpilde sniegs ieguldījumu SM1 izpildē. SM4 izpilde skatāma kopā ar SM3 un SM5 izpildi, savukārt būtiskākais ieguldījums SM4 izpildei plānots no SM5, SM7 un SM12 sasniegšanas.



7.3.5. **SM5:** Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus

Pamatojums



Atpazīstamība veicina jaunu klientu piesaisti un augstas konkurences apstākļos sekmē papildu kravu plūsmas un pasažieru pārvadājumus. Šis mērķis ir sasniedzams ar mārketinga un starptautiskās sadarbības aktivitātēm. Mārketinga pasākumi ļaus aktīvi virzīt ostas pakalpojumus mērķa tirgos, savukārt dalība dažādās starptautiskajās organizācijās sniedz iespēju pārstāvēt Rīgas ostas intereses un piesaistīt jaunus klientus.

Galvenās darbības SM5 sasniegšanai

- Izstrādāt un īstenot jaunu mārketinga stratēģiju, lai sekmētu RBAP 2019–2028 stratēģisko mērķu sasniegšanu;
- RBP mārketinga procesā aktīvi iesaistīt Rīgas brīvostas uzņēmumus;
- Sadarboties ar Satiksmes ministriju, Rīgas pašvaldību, LDz, lidostu “Rīga”, LIAA, tūrisma nozares organizācijām, Rail Baltica operatoriem u. c. organizācijām, lai iekļautos Latvijas transporta nozares kopīgajās mārketinga aktivitātēs un paaugstinātu šo pasākumu efektivitāti;
- Nodrošināt dalību Rīgas brīvostai nozīmīgās organizācijās:
 - Rīgas brīvostas interešu pārstāvniecībai nozares politikas veidošanā (Starptautiskā ostu asociācija (IAPH), Eiropas jūras ostu organizācija (ESPO), Baltijas ostu organizācijas (BPO), Starptautiskās Ostu Kapteiņu asociācijas (IHMA), Starptautiskā pilsētu un ostu asociācija (IACP) u. c.);
 - Kravu un pasažieru plūsmu piesaistei (*Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padome (ICCTT)*, Pasauls Brīvo zonu asociācija (WFZA), Latvijas-Baltkrievijas ekonomisko sakaru veicināšanas biedrības (LBESVB), *Cruise Europe*, *Cruise Baltic*, Kruīza līniju starptautiskā asociācija (CLIA), dažādas tirdzniecības un rūpniecības kameras u. c.);
- Veicināt starptautiskās ostu labās prakses pārņemšanu RBP un Rīgas brīvostas uzņēmumos;
- Turpināt sadarbību ar sadraudzības ostām (“sister-ports”);
- Veicināt RBP un citu Rīgas brīvostas speciālistu pieredzes apmaiņu.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM5 izpilde sniedz būtisku ieguldījumu SM1-SM4, kā arī pārējo SM sasniegšanā.



SM1

SM2

SM3

SM6

SM4

SM7

SM8

SM9

SM10

SM11

SM12

SM13

SM14

7.3.6. **SM6:** Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru

Pamatojums



Jūras kravu un pasažieru pārvadājumos aizvien pieaug kuģu vidējie parametri, kā arī tiek pilnveidotas navigācijas un kuģu vadības tehnoloģijas. Rīgas brīvostai konkurences apstākļos jāpiedeva pieprasījumam atbilstoša un droša infrastruktūra kuģu apkalpošanai (moli, kuģu ceļš, piestātnes, navigācijas aprīkojums u. c.). Kuģu apkalpošanas infrastruktūras attīstībai jāatbilst perspektīvajai kravu un pasažieru plūsmai konkrētajos ostas rajonos, vienlaikus tai jābūt ekonomiski pamatotai un jāveicina Rīgas brīvostas ilgtspējīga attīstība.

Galvenās darbības SM6 sasniegšanai

- Izstrādāt vidēja termiņa Rīgas brīvostas infrastruktūras uzturēšanas un modernizācijas plānu;
- Veikt Rīgas brīvostas piestātņu plānveida modernizāciju;
- Veikt Rīgas brīvostas galvenā kuģu ceļa paplašināšanu līdz 150 m, lai nodrošinātu lieltonnāžas kravas un kruīza kuģu ienākšanu ostā;
- Veikt Rīgas brīvostas galvenā kuģu ceļa padziļināšanu no pieņemšanas bojas līdz Krievu salai ar dziļuma atzīmi 16-17 m un no Krievu salas līdz Kundziņsalas dienvidu daļai ar dziļuma atzīmi līdz 15,5 m, lai nodrošinātu lieltonnāžas beramkravu un konteinerkuģu apkalpošanu;
- Nodrošināt pietiekamu dziļumu pie piestātnēm lielāko Baltijas jūrā izmantoto kruīza kuģu apkalpošanai;
- Izvērtēt un apgūt lieltonnāžas kuģu apkalpošanai nepiemērotos ostas akvatorijas ielīcūs, lai veidotu vienotu piestātņu kordona līniju un jaunas teritorijas komercdarbībai;
- Atjaunot krasta nostiprinājumus, t. sk. veikt FG un CDE dambja rekonstrukciju;
- Veikt Austrumu mola un Rietumu mola rekonstrukciju;
- Sadarbībā ar SIA "Rīgas brīvostas flote" veikt navigācijas aprīkojuma modernizāciju (bākas, ugunszīmes u. c.);
- Veikt citu ar drošu kuģu navigāciju saistītu objektu atjaunošanu un infrastruktūras attīstību:
 - KSVC aparatūras modernizāciju ar mērķi nodrošināt drošu, nepārtrauktu (24/7) un prasībām atbilstošu darbību;
 - Sadarbībā ar SIA "Rīgas brīvostas flote" izvērtēt ostas tehniskās flotes (ledlauži, loču kuteri u. c.) atbilstību kvalitatīvu navigācijas pakalpojumu nodrošināšanai;
- Veicināt pieprasījumam atbilstošas notekudeņu savākšanas jaudas nodrošināšanu pie pasažieru kuģu apkalpošanas piestātnēm (saistīts ar SM14);
- Atbalstīt ES prasībām atbilstošas kuģu krasta elektroapgādes infrastruktūras izveidošanu Rīgas brīvostā.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM6 izpilde ir būtisks priekšnosacījums SM1 un SM2 izpildei. SM6 ir salīdzinoši patstāvīgs mērķis, kas nav tieši atkarīgs no citu SM īstenošanas, tomēr ir saistīts ar SM8, SM10, SM11 un SM14 izpildi.



SM8



SM10



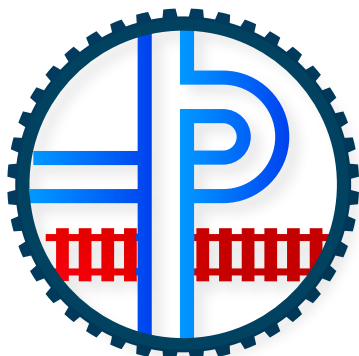
SM11



SM14

7.3.7. **SM7:** Uzturēt un attīstīt kravu un pasažieru plūsmu apkalpošanai atbilstošu sauszemes infrastruktūru

Pamatojums



Lai nodrošinātu operatīvu kravu plūsmu no Rīgas brīvdabas un uz to, nepieciešams uzturēt un attīstīt ostas sauszemes transporta infrastruktūru, kuras caurlaides spēja ir salāgota ar LDz infrastruktūru, valsts autoceļiem un Rīgas pašvaldības ielu tīklu. Pasažieru plūsmas apkalpošanai papildus ir būtiski arī labi savienojumi ar pilsētas sabiedriskā transporta sistēmu. Savukārt ostas inženierkomunikāciju (elektroapgāde, ūdens apgāde un kanalizācija, gāzes apgāde, sakaru tīkli) attīstība veicama saskaņoti ar šo pakalpojumu sniedzējiem (AS "Sadales tīkli", AS "Augstsprieguma tīkli", AS "Gaso", SIA "Rīgas ūdens" u. c.). Kopumā ostas sauszemes infrastruktūras attīstībai jāatbilst perspektīvajai kravu un pasažieru plūsmai konkrētajos ostas rajonos, vienlaikus tai jābūt ekonomiski pamatotai un jāveicina Rīgas brīvdabas ilgtspējīga attīstība.

Galvenās darbības SM7 sasniegšanai

- Izstrādāt vidēja termiņa Rīgas ostas infrastruktūras uzturēšanas un modernizācijas plānu;
- Izvērtēt un noteikt Rīgas brīvdabas sauszemes infrastruktūras izmantošanas un apsaimniekošanas optimālāko modeli;
- Attīstīt Kundziņsalas sauszemes infrastruktūru atbilstoši prognozētajam kravu apgrozījuma pieaugumam (konteineri, lauksaimniecības kravas u. c.):
 - esošā dzelzceļa savienojuma rekonstrukcija;
 - jauna dzelzceļa tilta uz Kundziņsalu un savienojošo sliežu ceļu būvniecība – saskaņoti ar LDz;
 - dzelzceļa infrastruktūras modernizācija, izveidojot Kundziņsalā dzelzceļa staciju;
 - satiksmes pārvada būvniecība no Tvaika ielas uz Kundziņsalu, nodrošinot ostas savienojumu ar Austrumu maģistrāli;
 - autoceļu infrastruktūras modernizācija, salāgojot termināļu perspektīvo attīstību ar infrastruktūras caurlaides spēju;
- Modernizēt dzelzceļa infrastruktūru Rīnūžos un Daugavgrīvē;
- Turpināt attīstīt infrastruktūru Krievu salas rietumu daļā (teritorijas sagatavošana, piestātņu un ar to saistītās infrastruktūras izbūve, Hapaka grāvja rekonstrukcija u. c.);
- Sadarbībā ar jauno projektu attīstītājiem veikt publiskās infrastruktūras (transporta un inženierkomunikāciju tīklu) izbūvi ostas brīvdabas teritorijās (t. sk. Spilve);
- Palielināt Rīgas brīvdabas inženierkomunikāciju tīklu jaudu;
- Sadarbībā ar LDz projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" ietvaros risināt jautājumu par dzelzceļa tīkla elektrifikāciju līdz Rīgas brīvdabas stacijām;
- Sadarbībā ar Rīgas pašvaldību nodrošināt pasažieru un autotransporta piekļuves infrastruktūru.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM7 izpilde sniegs nozīmīgu ieguldījumu SM1 un SM2, kā arī SM3-SM4 sasniegšanā. SM7 ir salīdzinoši patstāvīgs mērķis, kas nav tieši atkarīgs no citu SM realizācijas, tomēr ir saistīts ar SM10, SM11 un SM14 izpildi.



SM10

SM11

SM14

7.3.8. **SM8:** Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošas un efektīvas ostas drošības un aizsardzības sistēmas

Pamatojums



Drošības risku kompleksa pārvaldīšana un minimizēšana ir svarīgs RBP uzdevums, ievērojot kuģošanas drošības, bīstamo kravu aprites un kopējos globālos drošības riskus. Drošības un aizsardzības sistēmu attīstība ir vērsta uz Rīgas brīvostas kopējā drošības līmeņa paaugstināšanu. Modernu tehnoloģiju ieviešana veicinās drošības un aizsardzības sistēmu efektivitāti: samazinās reaģēšanas laiku risku iestāšanās gadījumos, kā arī resursu izmantošanu. Drošības sistēmas ir jāattīsta sabalansēti – pēc iespējas vienkāršojot procesus, tomēr saglabājot augstu drošības līmeni.

Galvenās darbības SM8 sasniegšanai

- Izstrādāt un ieviest RBP Drošības koncepciju;
- Veikt ISPS un IMDG kodeksu prasību ievērošanas kontroli ostas uzņēmumos, lai paaugstinātu kuģu un termināļu iekārtu drošību, kā arī samazinātu bīstamo kravu aprites radītos riskus;
- Ieviest vienotu Ostas perimetra kontroles sistēmu efektīvai personu un kravu kustības kontroles nodrošināšanai:
 - Biometriskās piekļuves kontroles sistēmas ieviešana kritiskās infrastruktūras objektos;
 - Ostas *elektroniskās robežšķērsošanas sistēmas* ieviešana caurlaižu kontrolpostēnos;
- Sasaistīt RBP un valsts institūciju (policija, muita, robežsardze u. c.), kā arī RBP un ostas uzņēmumu informācijas sistēmas, lai paātrinātu ar drošības riskiem saistītās informācijas apriti;
- Izmantot jaunākās tehnoloģijas un aprīkojumu efektīvākai ostas teritorijas videonovērošanai un citu drošības sistēmu darbībai (tai skaitā droni, kustības sensori, termosensori, smaku sensori u. c.).

Sasaiste ar pārējiem SM

SM8 izpilde ir nepieciešama SM1 un SM2 sasniegšanai. SM8 ir salīdzinoši patstāvīgs mērķis, kas nav tieši atkarīgs no citu SM izpildes, tomēr ir saistīts ar SM6 izpildi (kuģošanas drošības jomā), SM10 (finanšu vadība) un SM13 izpildi (IT sistēmu ieviešana drošības un aizsardzības jomā).



SM6



SM10



SM13

7.3.9. **SM9**: Stiprināt labas pārvaldības un korporatīvās kultūras principus RBP

Pamatojums



RBAP 2019-2028 izvirzīto stratēģisko mērķu sasniegšanai ir būtiska gan RBP un ostas uzņēmumu saskaņota darbība, gan efektīvi RBP iekšējie vadības procesi. Labas pārvaldības principu ievērošana ļauj īstenot uz klientiem un sabiedrības interesēm orientētu, efektīvu un caurskatāmu RBP darbību. Iesaistīti un motivēti RBP darbinieki ir priekšnosacījums kvalitatīvai RBP funkciju izpildei un efektīvākai sadarbībai ar ostas klientiem.

Galvenie darbības SM9 sasniegšanai

- Vienkāršot administratīvās procedūras, lai atvieglotu klientiem sadarbību ar RBP;
- Nodrošināt caurspīdīgumu RBP vadības lēmumu pieņemšanas un to izpildes procesos;
- Ieviest e-Pārvaldes principus:
 - IT risinājumu (ostas klientu lietotne, elektroniskais iesniegums u. c.) ieviešana, lai nodrošinātu aktuālas biznesa informācijas apriti un ātrāku saziņu ar ostas klientiem (saistīts ar SM13);
 - IT risinājumu uzlabošana RBP vadības un lietvedības procesos;
- Pilnveidot personāla vadības procesus, ieviest korporatīvās kultūras principus RBP, lai motivētu darbiniekus, paaugstinātu darba efektivitāti, vairotu iesaisti un piederības sajūtu.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM9 izpilde netieši veicina SM1 un SM2 sasniegšanu, kā arī sniedz ieguldījumu pārējo SM sasniegšanā. SM9 nav tieši atkarīgs no citu SM izpildes.



7.3.10. **SM10:** Īstenot ilgtspējīgu finanšu politiku

Pamatojums



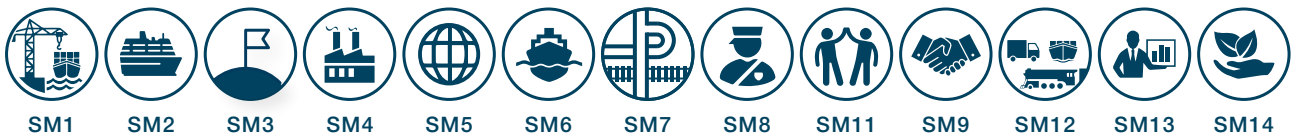
RBP ir jāīsteno pārdomāta un ilgtspējīga finanšu politika, lai mainīgos tirgus apstākļos ilgtermiņā spētu nodrošināt finansējumu Rīgas brīvostas kapitālietilpīgās infrastruktūras uzturēšanai un attīstīšanai. RBP finanšu vadība tiks balstīta uz šādiem principiem: vidēja termiņa finanšu plānošana atbilstoši trīs gadu *Darbības plāniem*, ieņēmumu un izdevumu kontrole, ekonomiski pamatotas investīcijas un finanšu atbalsta instrumentu efektīva piesaiste.

Galvenās darbības SM10 sasniegšanai

- Īstenot ilgtspējīgu RBP finanšu politiku, kas balstīta uz Rīgas brīvostas saimnieciskās darbības finanšu rādītāju regulāru monitoringu;
- Uzturēt konkurētspējīgu un caurskatāmu ostas pakalpojumu tarifu politiku;
- Izstrādāt jaunu Rīgas ostas maksu modeli, kas sekmēs stratēģiski nozīmīgo kravu segmentu attīstību;
- Izstrādāt vadlīnijas RBP ieņēmumu struktūras sabalansēšanai, lai mazinātu atkarību no ostas maksu ieņēmumiem;
- Piesaistīt pieejamos finanšu atbalsta instrumentus (ES struktūrfondi u.c.) attīstības projektu finansēšanai.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM10 izpilde veicina visu pārējo SM sasniegšanu, ņemot vērā, ka jebkādu darbību veikšanai ir nepieciešams plānot efektīvu ieviešanas un uzturēšanas finansēšanas modeli. SM10 sasniegšanu veicinās SM1 un SM2 izpilde.



7.3.11. **SM11:** Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu

Pamatojums



Rīga brīvosta ir pilsētas un valsts izaugsmei nozīmīgs vienums, kurā pastāv integrēta un līdzsvarota ostas uzņēmumu, vides un ostas apkaimju attīstība. RBP atbalstīs sociāli atbildīgu uzņēmējdarbību un sekmēs visu iesaistīto pušu sadarbību, sabiedrības izglītošanu, apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanu un kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu. Tas mainīs sabiedrības izpratni kopumā par ostas lomu un devumu, panākot attieksmes uzlabošanu un pozitīvu vērtējumu Rīgas brīvostas darbībai Rīgas pilsētā.

Galvenās darbības SM11 sasniegšanai

- Uzturēt aktīvu komunikāciju ar ostas apkaimēm un sabiedrību, skaidrojot Rīgas brīvostas attīstības stratēģiju un darbības aspektus;
- Iesaistīt ostas apkaimju iedzīvotājus un citas ieinteresētās puses ideju apmaiņā par ostas un pilsētas sadarbību;
- Sekmēt sabiedrības izglītošanu, ostas vēsturiskā mantojuma saglabāšanu, zinātnei un izglītību, atbalstīt kultūras un sporta pasākumus, lai stiprinātu ostas kā sociāli atbildīga vienuma tēlu;
- Labiekārtot publiskās piekļuves vietas pie ūdens, kultūrvēsturiskajiem un dabas objektiem, kā arī atpūtas vietas u. c., kur šādi objekti savietojami ar ostas darbību;
- Veikt pētījumus par Rīgas brīvostas lomu Rīgas pilsētas un Latvijas ekonomikā, lai informētu sabiedrību par ostas nozīmi un devumu;
- Veikt regulāru ostas tēla monitoringu.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM11 izpilde netieši veicina visu pārējo SM sasniegšanu, jo sabiedrība piekrīt ostas attīstības projektu īstenošanai, Rīgas brīvostai sabiedrībā ir labs tēls utt. SM11 izpilde ir atkarīga no SM5, SM9 un SM14 izpildes.



SM5



SM9



SM14

7.3.12. **SM12:** Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu “klasteri”, nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju

Pamatojums



Plaša spektra pakalpojumu pieejamība padarīs Rīgas brīvostu par kravu pārvadājumiem un uzņēmējdarbībai pievilcīgāko vietu Baltijas reģionā, kas būtiski sekmēs stratēģiskā virsmērķa SM1 sasniegšanu. Svarīga ir visu Rīgas brīvostā strādājošo uzņēmumu (termināļi, kuģu/kravas aģenti, kuģošanas līniju operatori, ekspeditori, velkoņu, bunkurēšanas pakalpojumi, kuģu būve un remonts u. c. pakalpojumi) savstarpējā mijiedarbība, kā arī sadarbība ar RBP, kas radīs sinerģiju un nodrošinās klientiem savstarpēji papildinošus pakalpojumus un izmaksu ekonomiju.

Galvenās darbības SM12 sasniegšanai

- Nodrošināt vienkāršas procedūras komercdarbības uzsākšanai un veikšanai:
 - veicinot tādu pakalpojumu ienākšanu ostā, kuri papildina klientam piedāvāto pakalpojumu kopumu;
 - veicināt esošo pakalpojumu pilnveidošanu atbilstoši tehnoloģiju inovācijām un tirgus pieprasījumam.
- Veicināt RBP un ostas uzņēmumu savstarpējo sadarbību, īstenojot kopīgas aktivitātes (ārējā mārketinga, pieredzes apmaiņas pasākumi), kas nodrošina resursu efektīvu izmantošanu.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM12 izpilde veicina SM1-SM5 izpildi, kā arī var sniegt ieguldījumu SM10 un SM14 izpildē. SM12 izpilde ir atkarīga no SM6, SM7.



SM6



SM7

7.3.13. **SM13:** Attīstīt Rīgas brīvostu atbilstoši “viedās ostas” darbības principiem

Pamatojums



Pieaugošās ostu konkurences izaicinājumiem nākotnē vislabāk spēs pielāgoties “viedās ostas”, kuru darbības pamatprincipi ir efektivitāte, resursu ekonomija un atbildīga attieksme pret vidi. To sekmēs jaunāko IT risinājumu un tehnoloģisko sasniegumu ieviešana. Informācijas sistēmu savietošana, automatizēti izpildmehānismi, moderns aprīkojums u. c. risinājumi ļaus ostas un klientu mijiedarbību (“osta-klients”, “klients-klients”, “osta-iesaistītās puses”) padarīt savstarpēji izdevīgāku.

Galvenās darbības SM12 sasniegšanai

- Modernizēt RBP informācijas sistēmas vadības procesu nodrošināšanai;
- Sasaistīt RBP un valsts institūciju, kā arī RBP un ostas uzņēmumu informācijas sistēmas, lai nodrošinātu efektīvāku informācijas apmaiņu (skatīt arī SM8 un SM9);
- Ieviest IT risinājumu dažādu ostas darbības aspektu automatizācijai;
- Izmantot jaunākās tehnoloģijas un aprīkojumu RBP funkciju veikšanai, lai nodrošinātu resursu ekonomiju (kuģu vadības sistēmas, drošība un vides aizsardzība);
- Izstrādāt un piedāvāt klientiem risinājumus ostas procesu atbalstam un datu plūsmas efektivitātes palielināšanai (IT lietotnes u. c.);
- Sadarbībā ar LDz, ostas uzņēmumiem un citām iesaistītajām pusēm strādāt pie Latvijas tranzīta koridora *digitalizācijas*.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM13 izpilde ilgtermiņā var būtiski veicināt SM1 un SM2 sasniegšanu, kā arī sniegt ieguldījumu pārējo SM sasniegšanā. SM13 izpilde ilgtermiņā var būt savstarpēji saistīta ar visu pārējo SM izpildi (izņemot SM1 un SM2).



7.3.14. **SM14:** Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi

Pamatojums



Ostas ietekmes uz vidi mazināšana ir viens no priekšnosacījumiem ostas ilgtspējīgai attīstībai un arī konkurētspējas paaugstināšanai. RBP vides politika ir vērsta uz Rīgas brīvostas “*ekoloģiskā nospieduma*” (emisijas, troksnis, piesārņojums u. c. faktori) mazināšanu ostas ikdienas darbībā. Nākotnē RBP veicinās tādu tehnoloģiju ieviešanu, kuras mazinās ostas darbības ietekmi uz vidi.

Galvenās darbības virzieni SM14 sasniegšanai

- Izstrādāt un ieviest vienotu monitoringa programmu būtisku vides aspektu kontrolei Rīgas brīvostā;
- Paaugstināt Rīgas brīvostas kopējo energoefektivitāti;
- Piemērot kuģiem ostas maksu nosacījumus, kas veicina videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu;
- Pilnveidot kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas sistēmu;
- Turpināt vēsturiski piesārņoto ostas teritoriju sanāciju;
- Piesaistīt finanšu atbalsta instrumentus efektīvākai vides projektu īstenošanai (skatīt arī SM10);
- Izmantot jaunākās tehnoloģijas un aprīkojumu efektīvākai vides aizsardzības pasākumu nodrošināšanai;
- Sakopt degradētās ostas teritorijas un veikt preventīvus pasākumus ostas publiski pieejamo sauszemes teritoriju aizsardzībai pret piesārņošanu ar sadzīves un rūpnieciskajiem atkritumiem, lai mazinātu atkritumu apsaimniekošanas resursu patēriņu.

Sasaiste ar pārējiem SM

SM14 izpilde ir nepieciešama Rīgas brīvostas darbības nodrošināšanai, t. i. ilgtermiņā SM14 veicina SM1 un SM2 izpildi, kā arī pārējo SM izpildi. SM14 sasniegšana ir saistīta ar SM3, SM4, SM6, SM7, SM8, SM9, SM10 un SM11 izpildi.



8. Stratēģiskais finanšu plāns un sociāli ekonomiskā ietekme

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavots *Stratēģiskais finanšu plāns*, aplēšot RBP plānotos ieņēmumus un darbības izmaksas, kā arī plānotās investīcijas. Finanšu plāna ietvaros ir veikta risku analīze un aprēķināta iespējama risku ietekme uz RBP finanšu rezultātiem. Ir veikta arī stratēģiskā līmeņa sociāli ekonomiskā analīze, aplēšot iespējamās nemonētāros ieguvumus un izmaksas no *RBAP 2019-2028* īstenošanas, kā arī citu transporta infrastruktūras attīstības projektu iespējamo ietekmi uz Rīgas brīvostas attīstību.

Finanšu plāns ir sagatavots, balstoties uz POR konsultantu sagatavoto kravu plūsmu un ieņēmumu prognozi. RBP finanšu plāns ir sagatavots 5 gadu periodam (līdz 2023. gadam), kas ir īsāks termiņš, nekā *RBAP 2019-2028* darbības periods. Saīsināts finanšu plāna periods izvēlēts, lai nodrošinātu finanšu plāna pietiekamu ticamības līmeni.

8.1. Metodoloģija un galvenie pieņēmumi

RBP ieņēmumu prognozi 2019.-2023. gada periodam ir sagatavojuši POR konsultanti, balstoties uz izstrādāto kravu plūsmu prognozi, kā arī spēkā esošajām Rīgas ostas maksām. Tika paredzēta to ierobežota palielināšana ilgtermiņa periodā, taču ostas maksu (tarifu) pieauguma temps ir ievērojami mazāks, nekā izmaksu pieauguma temps (inflācija).

Izmaksu prognoze ir veidota, sadalot tās mainīgajās (kuru apjoms cieši saistīts ar pārkrauto kravu apjomu) un fiksētajās izmaksās; aprēķins ir piesaistīts kravu plūsmu prognozei un mainās atkarībā no izvēlēta attīstības scenārija. Prognozē ir iekļauta izmaksu indeksācija ar inflācijas koeficientu, balstoties uz Latvijas Republikas Finanšu ministrijas publicētajām makroekonomisko pieņēmumu un prognožu skaitliskajām vērtībām.

Finanšu aprēķini ir sagatavoti EUR valūtā, neiekļaujot pievienotās vērtības nodokli. RBP galvenokārt veic darījumus EUR un ASV dolāros, ievērojot principu, ka galvenie ieņēmumi – ostas maksas – ir valūtā, kurā ir saņemts un atmaksājams banku finansējums, kas izslēdz būtiskas peļņas/zaudējumu svārstības atkarībā no valūtas kursa izmaiņām.

Stratēģiskajā finanšu plānā ir paredzēta “atvērta” investīciju sadaļa. Aprēķinos ir iekļautas to investīciju projektu izmaksas, kuri ir uzsākti *RBAP 2009-2018* darbības periodā vai arī kuru īstenošana ir iepļānota RBP ilgtermiņa budžeta aprēķinos un skar *RBAP 2019-2028* darbības periodu. Šo projektu investīciju izmaksas un ar tiem saistītā finansējuma saņemšana un atmaksa ir iekļauta naudas plūsmas aprēķinos.

Papildus tam Stratēģiskā finanšu plāna atsevišķā sadaļā ir iekļauti investīciju projekti, kurus RBP plāno īstenot *RBAP 2019-2028* darbības periodā, tomēr *RBAP 2019-2028* izstrādes brīdī nav noteikts to īstenošanas uzsākšanas gads un kalendāra plāns, kā arī nav sagatavots to finansēšanas modelis. Par šo projektu īstenošanu RBP lems, ņemot vērā kravu plūsmu dinamiku, ostas uzņēmumu un klientu perspektīvu pieprasījumu pēc attiecīgas infrastruktūras modernizācijas, paredzamo investīciju atdevi, kā arī nepieciešamā finansējuma pieejamību.

Finansēšanas naudas plūsmas aprēķins iekļauj uz *RBAP 2019-2028* sagatavošanas brīdi spēkā esošo aizņēmumu līgumu izpildi saskaņā ar grafikiem. Nākotnē plānoto investīciju projektu īstenošana ir iespējama, izmantojot dažādus finansēšanas avotus, t. sk. pašu līdzekļu ieguldīšanu, ES strukturālos un investīciju fondus, publisko un privāto partnerību (PPP), aizņēmumus no kredītiestādēm, kā arī nomnieku līdzekļu ieguldījumus (ar turpmāko ieguldījumu kompensēšanu no nomas maksas).

Finanšu prognozēšanas rezultāts ir neto naudas plūsmas prognoze, kas atspoguļo RBP finanšu līdzekļu pietiekamību Rīgas brīvostas darbības finansēšanai, kā arī brīvo naudas līdzekļu atlikumu investīciju projektu līdzfinansēšanai.

8.2. Attīstības scenāriju finanšu prognozes

Scenāriju finanšu prognozes iekļauj ieņēmumu un darbības izmaksu prognozi, kārtējo investīciju prognozi un finansēšanas naudas plūsmas prognozi. Finanšu plāna galvenie rezultatīvie rādītāji ir apkopoti 14. tabulā.

Tabula Nr. 14

RBP finanšu rādītāji, katram scenārijam, 2019. gadā un 2023. gadā, milj. EUR

Rādītājs	Minimālais scenārijs		Optimistiskais scenārijs	
	2019	2023	2019	2023
Gads				
Ieņēmumi no ostas maksām	38,2	39,7	42,8	49,4
Ieņēmumi no nomas	6,1	6,3	6,2	6,4
Pārējie ieņēmumi	1,5	1,6	1,7	2,1
EBITDA	19,7	19,3	24,2	29,2
Ieņēmumu pārsniegums pār izmaksām	7,3	5,6	11,7	15,4
Neto naudas plūsma*	8,0	12,5	12,4	22,2

* - Neto naudas plūsma ir saimnieciskās darbības naudas plūsmas, investīciju darbības naudas plūsmas un finansēšanas darbības naudas plūsmas kopsumma, un tā atspoguļo RBP darbības neto finanšu rezultātu gada griezumā (naudas līdzekļu atlikuma pieaugums vai samazinājums)

Avots: POR, RBP

Abos scenārijos:

- Pastāv būtiska RBP atkarība no ostas maksu ieņēmumiem;
- Piecu gadu perspektīvā ir plānots kopējo ieņēmumu pieaugums, tajā skaitā pieaugums visās ieņēmumu grupās (ieņēmumi no ostas maksām, ieņēmumi no nomas un pārējie ieņēmumi);
- palielinās EBITDA un neto naudas plūsma, bet samazinās ieņēmumu pārsniegums pār izdevumiem.

Atbilstoši Finanšu plānam ir prognozēts būtisks naudas līdzekļu uzkrājums periodā līdz 2023. gadam. Ņemot vērā RBP labo finansiālo stāvokli (saistību attiecība pret EBITDA uz 31.12.2017. ir 2,96; nozarē par pieņemamu rādītāju ostām, kas īsteno apjomīgus investīciju projektus, tiek uzskatīta koeficienta skaitliskā vērtība no 3 līdz pat 8), RBP ir iespējas piesaistīt papildus kredītresursus investīciju projektu īstenošanai, turklāt pastāv arī citas finanšu līdzekļu piesaistīšanas iespējas (ES strukturālie un investīciju fondi, PPP).

8.3. Investīcijas

Izstrādātajā finanšu prognozē ir iekļauti atsevišķi investīciju projekti, kas ir vai nu uzsākti *RBAP 2009-2018* darbības periodā un tiks pabeigti līdz 2023. gadam vai kuru īstenošana tiek plānota piecu gadu perspektīvā un iekļauta RBP ilgtermiņa budžeta aprēķinos līdz 2023. gadam:

- Investīcijas projektā “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”;
- Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu izbūve;
- Pieejas kanāla kuģu ienākšanai padziļināšanas darbi (kanāla ikgadēja uzturēšana);
- Hidrotehnisko būvju atjaunošana;
- Galvenā kuģu kanāla vēsturiskā krasta stiprinājuma rekonstrukcija;
- Zemes atpirkšana Rīgas brīvostas teritorijā;
- Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšana;
- Mazo jahtu ostu attīstība;
- Autoceļu atjaunošana;
- Nemateriālo aktīvu un iekārtu un mašīnu iegāde;
- Pamatlīdzekļu izveidošana un celtniecība;
- Citi maznozīmīgi darbi.

Pārējo RBP plānoto investīciju projektu saraksts *RBAP 2019-2028* darbības periodam (bez īstenošanas laika grafika un finansēšanas modeļa), kuri nav iekļauti naudas plūsmas aprēķinos, ir atspoguļots 15. tabulā.

Tabula Nr. 15

Aplēstais nepieciešamo investīciju apjoms *RBAP 2019-2028* darbības periodā, pa investīciju jomām

Investīciju objekti/aktivitātes	Aplēstās investīcijas, milj. EUR
Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā pārbūve (padziļināšana un paplašināšana)	60.00
Jaunas infrastruktūras attīstība (t. sk. Hapaka grāvja rekonstrukcija Krievu salas rietumu pusē, dažādu ieliņu ostas akvatorijā aizbēršana, piestātņu kordona līnijas taisnošana u. c.)	50.00
Austrumu un Rietumu mola rekonstrukcija	40.00
Infrastrukturā attīstība Spilves plāvās jauna loģistikas centra izveidošanai (t. sk. zemes darbi, pamatinfrastruktūra, inženiertīkli u. c.)	42.50
Dzelzceļa pievadceļu infrastruktūras attīstība	24.55
RBP īpašumā un valdījumā esošo piestātņu rekonstrukcija	10.50
Autoceļu un laukumu rekonstrukcija un izbūve	10.00
Pasākumi kuģu krasta elektroapgādes infrastruktūras izveidei	5.00
Ostas drošības un aizsardzības sistēmu modernizācija un attīstība	1.50
Ostas IT sistēmu (Velkonis, ROKIS utt.) modernizācija un attīstība	1.20
Ūdens un kanalizācijas infrastruktūras attīstība	0.75
Elektroapgādes tīklu modernizācija	0.18

Avots: RBP

Ņemot vērā mainīgo tirgus situāciju, īpaši 10 gadu attīstības dokumenta kontekstā, pastāv iespēja, ka daļa no tabulā minētajiem projektiem tiks atlikti līdz nākamajam plānošanas periodam (pēc 2029. gada) vai arī tiks atcelti vispār.

8.4. Jūtīguma un risku analīze

RBP finanšu darbības riski ir iedalīti četrās kategorijās: ekonomiskie riski, projektu īstenošanas riski, darbības riski un politiskie riski. Galvenajiem identificētajiem riskiem ir noteikta to varbūtība un ietekme. Ietekme tiek kvantificēta, izmantojot jutīguma analīzes rezultātus un mainot pieņēmumus izstrādātajā finanšu modelī un vērtējot to ietekmi uz RBP darbības naudas līdzekļu atlikumu katra finanšu gada beigās.

Gan risku varbūtība, gan ietekme tika vērtēta, izmantojot 3 punktu skalu, kur 3 ir augsta varbūtība/ietekme, savukārt 1 – zema varbūtība/ietekme.

Jūtīguma analīze ir veikta *Minimālajam* scenārijam, ņemot vērā, ka tas atspoguļo konservatīvu pieeju RBP ieņēmumu un naudas plūsmas prognozēšanai. *Optimistiskais scenārijs* jebkurā gadījumā uzrādīs augstāku izturību pret negatīvām ārējo apstākļu izmaiņām.

Risku novērtējums un risku matrica ir sniegta 16. un 17.tabulā.

Tabula Nr. 16

RBP risku analīzes kopsavilkums

Risks	Iestāšanās varbūtība (1)	Ietekme (2)	Riska novērtējums (1) x (2)
Tirgus risks	3	3	9
Inflācijas risks	3	2	6
Procentu likmes risks	3	1	3
Valūtas risks	1	1	1
Finansēšanas risks	2	2	4
Plānošanas risks	1	1	1
Projektu kavējumu risks	1	1	1
Darbaspēka izmaksu risks	1	2	2
Politiskais risks	1	2	2
Tiesiskais risks	1	1	1

Skaidrojums: ietekmes vērtējums no 1 līdz 3, kur 1 – zems, 2 – vidējs un 3 – augsts; iespējamības vērtējums no 1 līdz 3, kur 1 – zems, 2 – vidējs un 3 – augsts.

Tabula Nr. 17

RBP risku matrica

Iespējamība ↑	Procentu likmes risks	Inflācija	Tirgus risks
	Darbaspēka izmaksu risks	Finansēšanas risks	
	Valūtas, plānošanas, projektu kavējumu risks	Politiskais un tiesiskais risks	
	Ietekme →		

Galvenie jutīguma un risku analīzes secinājumi un risku raksturojumi sniegti zemāk:

- Būtiskākais RBP ietekmējošais risks ir tirgus svārstību risks, kura iedarbības rezultātā var samazināties Rīgas brīvostas apstrādāto kravu apjoms. Par kritiskām kravu grupām tiek uzskatītas ogles, minerālmēsli, naftas produkti un konteinerkravas. Ja visu minēto kravu apjoms Rīgas brīvostā samazināsies par 35 % vai arī ogļu apjoms samazināsies par 45 % (pārējo kravu apjomam nesamazinoties), piecu gadu plānošanas periodā ir paredzams RBP naudas līdzekļu deficīts (negatīvs naudas atlikums). Tajā pašā laikā, ja minerālmēsli, naftas produkti un konteineru pārkraušana Rīgas brīvosta tiks apturēta (samazinājums par 100 % visām 3 kravu grupām), tas neatstās kritisku ietekmi uz RBP neto naudas plūsmu (naudas deficīts nebūs vērojams), tomēr būs apdraudēta RBP attīstības projektu īstenošana.
- Inflācijas risks ir ņemts vērā attīstības scenāriju finanšu prognozē, paredzot intensīvāku izmaksu inflācijas indeksēšanu, nekā ieņēmumu inflācijas indeksēšanu.
- RBP esošajām kredītsaistībām procentu likmju iespējamais palielinājums (EURIBOR pieaugums) neatstāj kritisku ietekmi uz RBP neto naudas plūsmu (naudas deficīts nebūs vērojams).
- Investīciju projektu sadārdzināšanas risks varētu būt aktuālāks *RBAP 2019-2028* pirmajos darbības gados, kad tiek paredzēts salīdzinoši mazāks līdzekļu uzkrājums, tomēr kritiskās ietekmes veidošanai investīciju projektu tāmēm ir jāpalielinās vismaz divas reizes, kam ir ļoti neliela varbūtība. Savukārt ilgtermiņa periodā RBP ir prognozējams pieaugošs naudas līdzekļu uzkrājums, kas mīkstina iespējamās šī riska sekas. Riska efektīvai pārvaldīšanai RBP īsteno kvalitatīvu projektu vadību un pārdomātu finanšu vadību, izmantojot izdevīgākās līdzekļu piesaistīšanas iespējas, kā arī īstenojot investīciju projektus atkarībā no pieejamā finansējuma.
- Politiskie riski ir apskatāmi divās dimensijās: vietējā līmenī tie ir vērtējami kā nenozīmīgi, savukārt starptautiskā līmeņa riski, kas saistīti ar izmaiņām ģeopolitiskajā situācijā, ir iekļauti kravu plūsmas samazināšanas risku izvērtējumā.
- Izņemot iepriekš minētos riskus, analīzes gaitā nav identificēti citi riski, kas ir būtiski RBP finansiālā stāvokļa prognozēšanas kontekstā.

8.5. Sociāli ekonomiskā ietekme

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavota sociāli ekonomiskā analīze, identificējot iespējamus netiešos ieguvumus un izmaksas no *RBAP 2019-2028* īstenošanas, neveicot identificēto ietekmju kvantificēšanu (izteikšanu naudas izteiksmē).

Rīgas brīvosta ir nozīmīgs infrastruktūras objekts, kas tieši un netieši ietekmē Rīgas un Latvijas tautsaimniecību. RBP ir nodarbināti ~300 cilvēku, bet Rīgas brīvostā – ~5 000 cilvēku. Savukārt Rīgas brīvostu apkalpojošajos uzņēmumos kopumā ir nodarbināti vēl ~15 000 cilvēku. Turklāt investīciju projektu īstenošana nodrošina darbavietu radīšanu arī citās saistītajās tautsaimniecības nozarēs (būvniecība, transports u. c.). Piemēram, projekta “Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” īstenošanā bija iesaistīti ~2 000 cilvēku. Tas ļauj secināt, ka Rīgas brīvosta ir viens no nozīmīgākajiem darba devējiem Rīgas pilsētā un arī Latvijas mērogā ir nozīmīgs saimnieciskās darbības veicējs.

Rīgas brīvostas attīstība var būtiski ietekmēt saistītās tautsaimniecības nozares, kā arī sabiedrību kopumā. Rīgas brīvostas attīstībai ir būtiska nozīme citu transporta nozares projektu īstenošanā, un arī pretēji – citu projektu īstenošana var ietekmēt Rīgas brīvostas attīstību. Iespējamo tiešo un netiešo sociāli ekonomisko ietekmju kopsavilkums ir sniegts 18. tabulā.

RBAP 2019-2028 īstenošanas iespējamā sociāli ekonomiskā ietekme uz tautsaimniecību un sabiedrību

Faktors	Ekonomiskā ietekme	Sociālā ietekme
Infrastruktūras projektu īstenošana (būvniecība), t. sk. ostas infrastruktūra un termināļi	<ul style="list-style-type: none"> Papildu ieguldījums tautsaimniecības izaugsmē projektu īstenošanas laikā (projektēšana, būvmateriālu ražošana, transports u. c.) 	<ul style="list-style-type: none"> Nodarbinātības pieaugums (īstermiņā, būvniecības laikā) Iespējamās sociālās izmaksas saistībā ar negatīvu ietekmi uz vidi (piemēram, gaisa piesārņojums, troksnis, lielāka slodze uz transporta infrastruktūru – būvniecības laikā)
Jaunās infrastruktūras un termināļu ekspluatācija	<ul style="list-style-type: none"> Jauni apsaimniekošanas, piegāžu u. c. pakalpojumu līgumi vai papildu apjomi esošajiem līgumiem sakarā ar jaunu objektu ekspluatāciju Ieguvums kuģniecības kompānijām un kravu nosūtītājiem saistībā ar a) iespēju ienākt ostā lielākiem kuģiem, un b) īsāku kuģa ielešanas/iziešanas laiku (kuģu navigācijas infrastruktūras modernizācijas rezultātā) Transporta nozares izaugsme saistībā ar kravu plūsmu pieaugumu Papildus ilgtermiņa nodarbinātība noteiks tautsaimniecības zaudējumu samazināšanu saistībā ar ekonomiski aktīvu cilvēku palikšanu Latvijā (izvēloties palikt uz dzīvi Latvijā) 	<ul style="list-style-type: none"> Iedzīvotāju dzīves līmeņa pieaugums saistībā ar nodarbinātību Iespējamās sociālās izmaksas saistībā ar negatīvu ietekmi uz vidi (gaisa piesārņojums, troksnis u. c.) Iedzīvotāju potenciāli laika zaudējumi un laika izmaksas saistībā ar intensīvāku satiksmi (kravas auto plūsmas palielināšanās ostas virzienā)
Pasažieru satiksmes attīstība	<ul style="list-style-type: none"> Tūristu skaita pieaugums Rīgas pilsētā (prāmju satiksme, kruīzu kuģi), attiecīgi papildu ieņēmumi tūrisma industrijā Ja Rīgas brīvosta sāk darboties kā kruīzu sākuma vai beigu osta: <ol style="list-style-type: none"> papildu attīstības impulss pārējai transporta infrastruktūrai (lidosta "Rīga", nacionālā aviosabiedrība "AirBaltic", pilsētas sabiedriskais transports, dzelzceļš) saistībā ar liela skaita tūristu iebraukšanu/izbraukšanu uz/no Rīgas uz/ no kruīza kuģiem papildu ieguvumi tūrisma nozarei (naktsmītnes, ēdināšana u. c.) papildu attīstības impulss ar kuģu apkalpošanu un apgādi saistīto nozaru attīstībai (kuģu remonts, tehniskā apgāde, pārtikas apgāde u. tml.) 	<ul style="list-style-type: none"> Iespējams cenu kāpums tūrisma un saistītajās industrijās sezonas laikā saistībā ar maksātspējīga pieprasījuma palielināšanos
Vides aizsardzības pasākumu īstenošana	<ul style="list-style-type: none"> Saistīto nozaru atbalsts (vides pasākumu plānošana, projektēšana, īstenošana) Iespējams papildu izmaksu slogs saistītajiem uzņēmumiem (piemēram, ostas termināļiem) 	<ul style="list-style-type: none"> Sabiedrības dzīves kvalitātes uzlabošanās saistībā ar kvalitatīvāku pilsētvidi (mazāks piesārņojums, labāka pieeja ūdenstilpnēm, pievilcīgāka pilsētas ainava u. tml.)
Ostas drošības pasākumu īstenošana / uzlabošana	<ul style="list-style-type: none"> Iespējams papildu izmaksu slogs saistītajiem uzņēmumiem (piemēram, ostas termināļiem) Nemonētārs nozares ieguvums no augstāka drošības līmeņa Rīgas brīvoztā (samazināti avāriju draudi, samazināti pretlikumīgas rīcības draudi u.c.) 	<ul style="list-style-type: none"> Sabiedrības ieguvums no augstāka drošības līmeņa Rīgas brīvoztā (samazināti avāriju un attiecīgas negatīvas ietekmes uz dzīvojamajiem rajoniem draudi, samazināti sabiedriskās drošības draudi u. c.)
Ostas tehnoloģiju attīstība	<ul style="list-style-type: none"> Ieguvumi no resursu patēriņa samazinājuma 	<ul style="list-style-type: none"> Ieguvums no ostas darbības ekoloģiskā nospieduma samazināšanās

Jāņem vērā, ka plānoto Latvijas un Rīgas transporta infrastruktūras attīstības projektu īstenošana var ietekmēt arī Rīgas brīvoostas attīstību. Īss iespējamo ietekmju kopsavilkums sniegts 19. tabulā.

Tabula Nr. 19

Lielo transporta infrastruktūras projektu iespējamā ietekme uz RBAP 2019-2028 īstenošanu un Rīgas brīvoostas attīstību

Projekts	Pozitīva ietekme	Negatīva ietekme
Rail Baltica	<ul style="list-style-type: none"> Iespējama papildus kravu plūsmas piesaistīšana Rīgas brīvoostas termināļiem (tomēr šis potenciāls nav skaidrs, ņemot vērā izvēlēto <i>Rail Baltica</i> trasi un savienojuma neesamību ar Rīgas brīvoostu) Iespējama papildus pasažieru plūsma no <i>Rail Baltica</i> uz prāmjiem un kruīza kuģiem, īpaši būtisks varētu būt <i>Rail Baltica</i> atbalsts Rīgas ostas kā kruīza sākuma vai beigu ostas izveidošanai, nodrošinot ērtu pasažieru savienojumu ar Ziemeļvalstīm un Rietumeiropas valstīm 	<ul style="list-style-type: none"> Iespējama "šaurā punkta" izveidošanās Rīgas Centrālās stacijas pārbūves laikā, ierobežojot kravu vilcienu kustību caur staciju un pāri tiltam pār Daugavu, tādējādi negatīvi ietekmējot ostas termināļu darbību, īpaši Daugavas kreisajā krastā (primāri saistāms ar jaunu ogļu termināļu Krievu salā darbību) Iespējama kravu plūsmu pārdale no kuģiem uz vilcieniem, ņemot vērā <i>Rail Baltica</i> projekta ietvaros paredzēto loģistikas centru Salaspilī, kur tiks izveidots 1520 mm Austrumu-Rietumu dzelzceļa koridora un 1435 mm Ziemeļu-Dienvidu dzelzceļa koridora krustpunkts
Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija	<ul style="list-style-type: none"> Iespējama Latvijas dzelzceļa koridora konkurētspējas uzlabošana, pārejot uz elektrisko vilci (taču pilnvērtīgai funkcionēšanai būtu jāparedz sliežu ceļuelektrificēšana no Šķirotavas stacijas līdz Rīgas brīvoostas termināļiem, primāri līdz Krievu salai) 	<ul style="list-style-type: none"> Iespējami vilcienu kustības ierobežojumi un caurlaides spējas īslaicīgs samazinājums būvniecības laikā
Dzelzceļa posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma rekonstrukcija	<ul style="list-style-type: none"> Posma caurlaides spējas palielināšana, izbūvējot otro sliežu ceļu posmā Mangaļi-Ziemeļblāzma 	<ul style="list-style-type: none"> Iespējami vilcienu kustības ierobežojumi un caurlaides spējas īslaicīgs samazinājums būvniecības laikā
Tvaika ielas rekonstrukcija un satiksmes pārvada uz Kundziņsalu būvniecība	<ul style="list-style-type: none"> Kravas automašīnu satiksmes uzlabošana Daugavas labajā krastā, Sarkandaugavas, Kundziņsalas, Mīlgrāvja rajonā, kā arī uzlabots savienojums ar Mangaļu, Vecmīlgrāvja, Mangaļsalas rajonu Būtiski uzlabots savienojums ar Kundziņsalā izvietotajiem termināļiem, kā arī uzlabots Kundziņsalas dzīvojamā rajona savienojums ar Rīgas transporta infrastruktūru 	<ul style="list-style-type: none"> Nav konstatētas būtiskas negatīvas ietekmes

RBAP 2019-2028 iekļautajā *Stratēģiskajā rīcības plānā* ir definētas darbības, kas orientētas uz Rīgas brīvoostas darbības un attīstības radīto ekonomisko ieguvumu maksimizēšanu sabiedrībai un ekonomikai kopumā, kā arī iespējamās negatīvās ietekmes uz iedzīvotājiem un vidi novēršanu vai samazināšanu līdz sabiedrībai pieņemamam līmenim.

Ieguvumu maksimizēšanai un negatīvas ietekmes samazināšanai RBP sadarbosies ar ieinteresētajām pusēm un pārējo projektu attīstītājiem (piemēram, Rīgas pašvaldība, sabiedriskās organizācijas, nozaru ministrijas, LDz, lidosta "Rīga" u. c.).