

Rīgas Brīvostas pārvalde
Kalpaka bulv. 12, Rīga LV 1010, Latvija



102
10M
98
96
94
92
9M
88
86
84
82
8M

RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA

2019-2028

PROJEKTS

1. REDAKCIJA

SATURA RĀDĪTĀJS

SATURA RĀDĪTĀJS	2
SAĪSINĀJUMU UN TERMINU SARAKSTS	5
KOPSAVILKUMS	6
IEVADS	11
1. RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMAS 2019.-2028.GADAM SAGATAVOŠANAS IETVARIS	12
1.1. TIESISKAIS IETVARIS	12
1.2. PLĀNOŠANAS DOKUMENTU IETVARIS	13
1.3. RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMAS 2019.-2028.GADAM ĪSTENOŠANAS UN AKTUALIZĀCIJAS KĀRTĪBA	17
1.4. RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMAS 2019.-2028. GADAM IZSTRĀDES GAITA	17
2. RBAP 2009-2018 IZPILDE	19
3. RĪGAS BRĪVOSTAS RAKSTUROJUMS	23
3.1. RĪGAS BRĪVOSTAS SAIMNIECISKĀS DARBĪBAS APSKATS	23
3.1.1. <i>Kravu apgrozījums</i>	23
3.1.2. <i>Pasažieru pārvadājumi</i>	24
3.1.3. <i>Kuģu satiksme</i>	24
3.2. OSTAS TERITORIJA UN TĀS IZMANTOŠANA	25
3.3. RBP ĪPAŠUMĀ UN VALDĪJUMĀ ESOŠĀ INFRASTRUKTŪRA	26
3.3.1. <i>Hidrotehniskās būves</i>	26
3.3.2. <i>Sauszemes transporta tīkli un cita infrastruktūra</i>	28
3.3.3. <i>Kravu pārkraušanas infrastruktūra</i>	30
3.3.4. <i>Pasažieru apkalpošanas infrastruktūra</i>	30
3.4. OSTAS PĀRVALDĪBA	30
3.4.1. <i>RBP statuss un funkcijas</i>	30
3.4.2. <i>Nekustamā īpašuma objektu īpašuma tiesības un pārvaldība Rīgas brīvastā</i>	31
3.4.3. <i>Licencēta komercdarbība Rīgas brīvastā</i>	31
3.4.4. <i>SIA "Rīgas brīvastas flote"</i>	32
3.5. FINANŠU VADĪBA UN TARIFU POLITIKA	32
3.5.1. <i>Rīgas brīvastas pārvaldes saimnieciskās darbības ieņēmumi</i>	32
3.5.2. <i>Rīgas brīvastas pārvaldes saimnieciskās darbības izmaksas</i>	33
3.6. VIDES AIZSARDZĪBA	34
3.7. OSTAS DROŠĪBA UN AIZSARDZĪBA	35
3.7.1. <i>Kuģošanas drošība</i>	35
3.7.2. <i>Ostas termināļu drošība</i>	35
3.7.3. <i>Sabiedriskā kārtība un apsardze</i>	36
3.8. INFORMĀCIJAS TEHNOLOĢIJU SISTĒMAS	36
3.9. OSTAS MĀRKETINGA UN KOMUNIKĀCIJA	37
3.9.1. <i>Mārketinga</i>	37
3.9.2. <i>Komunikācija un sociālā atbildība</i>	37
3.9.3. <i>Starptautiskā sadarbība</i>	37
3.10. RĪGAS BRĪVOSTĀ STRĀDĀJOŠIE UZŅĒMUMI	37
4. TIRGUS ANALĪZE	39
4.1. RĪGAS BRĪVOSTAS TIRGUS AREĀLS	39

4.2.	BALTIJAS JŪRAS KORIDORS	39
4.3.	KRAVU SEGMENTI	42
4.3.1.	<i>Energoresursu kravas</i>	43
4.3.2.	<i>Lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas</i>	45
4.3.3.	<i>Konteinerkravas</i>	46
4.3.4.	<i>Prāmju un pasažieru pārvadājumi</i>	47
4.3.5.	<i>Pārējās kravas</i>	48
4.4.	RĪGAS BRĪVOSTAS TIRGUS POZĪCIJA	48
5.	KRAVU APGROZĪJUMA PROGNOZES	51
5.1.	MINIMĀLAIS SCENĀRIJS	54
5.1.1.	<i>Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums</i>	54
5.1.2.	<i>Energoresursu kravu prognoze</i>	54
5.1.3.	<i>Lauksaimniecības un mežsaimniecības kravu prognoze</i>	54
5.1.4.	<i>Konteinerkravu plūsmas prognoze</i>	55
5.1.5.	<i>Prāmju kravu pārvadājumu prognoze</i>	55
5.1.6.	<i>Minimālā scenārija kopsavilkums sadalījumā pa kravu veidiem</i>	55
5.2.	OPTIMISTISKAIS SCENĀRIJS	55
5.2.1.	<i>Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums</i>	55
5.2.2.	<i>Energoresursu kravu prognoze</i>	56
5.2.3.	<i>Lauksaimniecības un mežsaimniecības kravu prognoze</i>	56
5.2.4.	<i>Konteinerkravu plūsmas prognoze</i>	56
5.2.5.	<i>Prāmju kravu pārvadājumu prognoze</i>	57
5.2.6.	<i>Optimistiskā scenārija kravu apgrozījuma prognoze</i>	57
6.	RĪGAS BRĪVOSTAS STIPRO UN VĀJO PUŠU, IESPĒJU UN DRAUDU ANALĪZE	58
7.	RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS STRATĒGIJA	59
7.1.	RĪGAS BRĪVOSTAS MISIJA UN VĪZIJA	59
7.1.1.	<i>Misija</i>	59
7.1.2.	<i>Vīzija</i>	59
7.2.	RĪGAS BRĪVOSTAS STRATĒGISKIE MĒRĶI	59
7.3.	STRATĒGISKAIS RĪCĪBAS PLĀNS	63
7.3.1.	<i>SM1: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā</i>	64
7.3.2.	<i>SM2: Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā</i> 65	
7.3.3.	<i>SM3: Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos</i>	65
7.3.4.	<i>SM4: Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvastā</i> 66	
7.3.5.	<i>SM5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus</i>	67
7.3.6.	<i>SM6: Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru</i>	67
7.3.7.	<i>SM7: Uzturēt un attīstīt kravu un pasažieru plūsmu apkalpošanai atbilstošu sauszemes infrastruktūru</i>	68
7.3.8.	<i>SM8: Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošas un efektīvas ostas drošības un aizsardzības sistēmas</i>	69
7.3.9.	<i>SM9: Stiprināt labas pārvaldības un korporatīvās kultūras principus RBP</i>	70
7.3.10.	<i>SM10: Īstenot ilgtspējīgu finanšu politiku</i>	70
7.3.11.	<i>SM11: Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu</i> ...	71
7.3.12.	<i>SM12: Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu “klasteri”, nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju</i>	71
7.3.13.	<i>SM13: Attīstīt Rīgas brīvostu atbilstoši “viedās ostas” darbības principiem</i>	72
7.3.14.	<i>SM14: Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi</i>	73

8.	FINANŠU PLĀNS UN SOCIĀLI EKONOMISKĀ IETEKME	74
8.1.	METODOLOĢIJA UN GALVENIE PIENĒMUMI.....	74
8.2.	ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJU FINANŠU PROGNOZES	75
8.3.	INVESTĪCIJAS	76
8.4.	JŪTĪGUMA UN RISKU ANALĪZE	77
8.5.	SOCIĀLI EKONOMISKĀ IETEKME	79
9.	FINANŠU PLĀNS UN SOCIĀLI EKONOMISKĀ IETEKME	83
9.1.	METODOLOĢIJA UN GALVENIE PIENĒMUMI.....	83
9.2.	ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJU FINANŠU PROGNOZES	84
9.3.	INVESTĪCIJAS	84
9.4.	JŪTĪGUMA UN RISKU ANALĪZE	85
9.5.	SOCIĀLI EKONOMISKĀ IETEKME	87

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

DWT – dedveita tonnas

EBITDA – peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas

EK – Eiropas Komisija

ES – Eiropas Savienība

EUR – euro

GT – bruto tonnāža

ha – hektārs

Ieinteresētās 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 var tikt ietekmētas ar darbības rezultātiem vai blakus efektiem)

IKP – iekšzemes kopprodukts

IMDG – *International Maritime Dangerous Goods Code* (Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss)

IS – informācijas sistēma

ISPS – *International Ships and Port Facilities Security Code* (Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss)

km – kilometrs

KSCV – Kuģu satiksmes vadības centrs

Lidosta Rīga – VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””

LDz – VAS “Latvijas dzelzceļš”

LR – Latvijas Republika

m – metrs

m² – kvadrātmeters

m³ – kubikmeters

Milj. – miljons

MK – ministru kabinets

NVO – nevalstiskās organizācijas

Ostas apkaimes – Rīgas pilsētas apkaimes, kas daļēji atrodas Rīgas brīvostas teritorijā, vai robežojas ar Rīgas brīvostas teritoriju, vai atrodas Rīgas brīvostas tiešā tuvumā un var tikt ietekmētas no Rīgas brīvostas darbības

POR – *Port of Rotterdam International* (Roterdamas ostas struktūrvienība)

PPP – publiskā un privātā partnerība

PVN – pievienotās vērtības nodoklis

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 – kravu-pasažieru prāmis

Ro-Ro – ritošās kravas

RTP 2006-2018 – Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam

RTP 2030 – Rīgas teritorijas plānojums līdz 2030.gadam

SIA – sabiedrība ar ierobežotu atbildību

SVID – stiprās un vājās puses, iespējas un draudi

SPG – sašķidrināta propāna gāze

t. – tonna

TEN-T – *Trans-European Transport Network* (Eiropas Transporta tīkls)

TEU – 20 pēdu ekvivalenta mērvienība (konteineru pārvadājumos)

Tūkst. – tūkstotis

u.c. – un citi

u.tml. – un tamlīdzīgi

USD – ASV dolārs

utt. – un tā tālāk

VAS – valsts akciju sabiedrība

~ – apmēram

KOPSAVILKUMS

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

Rīgas brīvostas pārvalde (RBP) saskaņā ar Likuma par ostām 7.panta 3.1.punktu ir sagatavojusi Rīgas brīvostas Attīstības programmu 2019.-2028.gadam (*RBAP 2019-2028*). RBP Valde ir apstiprinājusi *RBAP 2019-2028 <datums>*, atbilstoši MK 2012.gada 29.maija noteikumu Nr.378 "Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums" 33.3.punktam.

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

Rīgas brīvostas raksturojums

Rīga ir multifunkcionāla osta, kurā tiek pārkrautas visu veidu kravas. Pēc apjoma lielākie kravu veidi pēdējos desmit gados ir ogles, naftas produkti, konteinerkravas, dažādi kokmateriāli, ķīmiskās beramkravas, metālu kravas, lauksaimniecības produkti, kā arī būvniecības materiāli un Ro-Ro kravas. Laika posmā no 2009. līdz 2014. g. ostā pārkrauto kravu kopapjoms pakāpeniski pieauga, sasniedzot 41,1 milj. t apgrozījumu 2014.g. (lielākais kravu apgrozījuma apjoms Rīgas brīvostas vēsturē). Kopš 2015.g., samazinoties energoresursu kravu plūsmas tranzītam, ostā pārkrauto kravu kopapjoms ir samazinājies.

Pēdējo 10 gadu laikā ir mainījusies Rīgas brīvostā pārkrauto kravu struktūra, samazinoties ogļu un naftas produktu īpatsvaram, bet pieaugot konteineru, lauksaimniecības kravu un metāla kravu īpatsvaram. Šajā periodā tranzīta kravas veidoja ~75-80% no kopējā Rīgas brīvostas kravu daudzuma, turklāt ~85-90% no kopējā kravu apgrozījuma ir nosūtītās (eksporta) kravas.

Rīgas brīvostas termināļu kopējā pārkraušanas jauda ir 63 milj. t. gadā. Brīva pārkraušanas jauda ir pieejama visos kravu segmentos.

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

Rīgas brīvostā ir 122 piestātnes kravu pārkraušanai, to kopgarums ir 18,17 km. Ostā tiek apkalpoti kuģi ar maksimālu garumu virs 300 m, maksimālā kuģa iegrimē 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 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 lejamkravu termināļus, vienu specializēto konteineru termināli, kā arī specializēto ķīmisko beramkravu termināli. Kravu apgrozījums lielāku par 1 milj.t. 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 saistītos aktīvus EUR 426 milj. apmērā. RBP darbības nodrošināšanai nesaņem valsts un pašvaldības budžetu 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, bet arī Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Uzbekistānu un citas valstis, kas atrodas iekšzemē (t.i. bez pieejas jūrai). Rīgas brīvostas tirgus areāla valstīs ir ~282 milj. iedzīvotāju, IKP sasniedz 2,5 triljonus ASV dolāru. Šo teritoriju apkalpojošās ostas pārkrauj 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.

Rīgas brīvosta 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. Rīgas brīvosta ir piektā lielākā Baltijas jūras koridora 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 Krievijas ostām.

Rīgas brīvosta ir izteikta tranzīta osta, t.i., ostā galvenokārt (80% ko kravu kopējā apgrozījuma) tiek pārkrautas tranzīta kravas, kuru izcelsme vai galamērķis ir ārpus Latvijas (t.sk. galvenokārt – Krievijā un Baltkrievijā).

Rīgas brīvostas apkalpotās tranzīta kravas galvenokārt ir energoresursu kravas, 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.

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.

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

Rīgas brīvostas perspektīvie kravu segmenti ir konteinerkravas un lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas, kā arī pasažieru pārvadājumi.

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. 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 mežsaimniecības kravu apjoms Rīgas brīvostā būs stabils.

Kravu apgrozījuma prognozes

RBAP 2019-2028 izstrādes gaitā profesionālie transporta nozares konsultanti Porto of Rotterdam International (POR) ir sagatavojuši Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma prognozes līdz 2037.gadam, analizējot divus iespējamus attīstības scenārijus: Minimālo scenāriju, kas aplūko situāciju, kad vienlaicīgi iedarbojas vairāki Rīgas brīvostai nelabvēlīgi tirgus faktori; un Optimistisko scenāriju, kas 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. 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 un stratēģiskos mērķus 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 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 atspoguļota zemāk (nākamajā lapā). Stratēģiskā rīcības plāna ietvaros ir sniegts katra SM pamatojums, definētas galvenās darbības katra SM 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 secīgajos *Darbības plānos*, t.sk. pirmais *Darbības plāns* 2019.-2022.gadu periodam, savukārt sekojošie – katrs trīs gadu periodam.

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavots *Stratēģiskais finanšu plāns*, aprēķinot RBP plānotos ieņēmumus un darbības izmaksas, kā arī plānotās investīcijas un ar tām saistītās finansēšanas plūsmas. Finanšu plāns ir sagatavots saīsinātajam 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.

Finanšu plāns pamato RBP finansiālās iespējas īstenot RBAP 2019-2028 noteiktās darbības, 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 ik 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.

Stratēģisko mērķu 2019.-2028.gadam karte

Rīgas brīvostas 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	SM 5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus			
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 brīvostā		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 apjoma 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 līdzvērtīgā 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 būtisku 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 ietver ~282 milj. iedzīvotāju, USD 2,5 triljonu 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% no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma. Tādējādi Rīgas brīvosta ir būtiski atkarīga no tirgus areāla valstu sociāli ekonomiskās attīstības tendencēm, kā arī izmaiņām loģistikas ķēdēs. Tirgus areāla valstu eksporta un importa kravu transporta koridorus būtiski ietekmē Krievijas ostu attīstības stratēģija. Viena no Krievijas transporta politikas prioritātēm ir pašu eksporta, 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 līdzīgu 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 protekcionisma politikas rezultātā ostu konkurence Baltijas jūras reģionā ir nozīmīgi 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 Rīgas brīvostas pārvaldei (RBP) un ostas uzņēmumiem jāspēj maksimāli izmantot esošās stiprās puses un investēt līdzekļus vājo pušu ietekmes mazināšanai, lai turpinātu veiksmīgi konkurēt mainīgajos tirgus apstākļos.

1. RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMAS 2019.-2028.GADAM SAGATAVOŠANAS IETVARŠ

1.1. Tiesiskais ietvars

Saskaņā ar Likuma par ostām 7.panta 3.1.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.gads ir pēdējais RBAP 2009-2018 darbības periods, un RBP ir jāsagatavo attīstības programma nākamajam 10 gadu periodam.

Rīgas brīvostas teritorijas attīstības plāns ir pakļauts 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 pārskatīt *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 (LR) normatīvajiem aktiem, kas reglamentē gan RBP, gan ostas uzņēmumu darbību. Turpmāk minēti būtiskākie no tiem:

Vispārīgie jautājumi par Rīgas brīvostas attīstības programmas izstrādi:

- a) Likums par ostām.
- b) Rīgas brīvostas likums.
- c) Muitas likums.
- d) Likums Par nodokļu piemērošanu brīvestās un speciālajās ekonomiskajās zonās.
- e) Rīgas vēsturiskā centra saglabāšanas un aizsardzības likums.
- f) Likums Par pašvaldībām.
- g) Ministru kabineta 2012.gada 29. maija noteikumi Nr. 378 "Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums".
- h) Rīgas domes 2017.gada 2.maija saistošie noteikumi Nr.255 "Rīgas brīvostas noteikumi".
- i) Teritorijas attīstības plānošanas likums.
- j) Attīstības plānošanas sistēmas likums.

Rīgas brīvostas darbība ar nekustamo īpašumu:

- a) Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums.
- b) Būvniecības likums.
- c) Likums Par valsts un pašvaldību zemes īpašuma tiesībām un to nostiprināšanu zemesgrāmatās.
- d) Likums Par valsts un pašvaldību īpašuma objektu privatizāciju.
- e) Ministru kabineta 2009. gada 27. oktobra noteikumi Nr. 1250 „ Noteikumi par valsts nodevu par īpašuma tiesību un ķīlas tiesību nostiprināšanu zemesgrāmatā”.
- f) Rīgas domes 2015.gada 28.aprīļa saistošie noteikumi Nr.146 "Rīgas pilsētas teritorijas kopšanas un būvju uzturēšanas saistošie noteikumi".
- g) Ministru kabineta 2013. gada 30. aprīļa noteikumi Nr. 240 "Vispārīgie teritorijas plānošanas, izmantošanas un apbūves noteikumi".
- h) Ministru kabineta 2012. gada 18. decembra noteikumi Nr. 198 „ Nekustamā īpašuma nodokļa atvieglojumu piešķiršanas kārtība Rīgā”.
- i) Ministru kabineta 2016. gada 09. marta noteikumi Nr. 164 „ Par valsts nekustamo īpašumu nodošanu pašvaldības īpašumā”.

- j) Ministru kabineta 2011. gada 15. marta noteikumi Nr. 204 „Kārtība, kādā nosaka taisnīgu atlīdzību par sabiedrības vajadzībām atsavināmo nekustamo īpašumu”.
- k) 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”.
- l) 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) 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 pamatnostādņēm 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, LR un Rīgas pašvaldības normatīvos aktus, kas ietekmē RBP darbību.

1.2. Plānošanas dokumentu ietvars

Zemāk pievienotajās tabulās ir dots galveno ES un LR politikas plānošanas dokumentu konspektīvs apskats saistībā ar Latvijas lielo ostu (Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas un Liepājas ostas) attīstību, akcentējot Rīgas brīvostas attīstību.

Tabula 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.	ES ilgtermiņa transporta politikas plānošanas dokuments. ES transporta politikas mērķis ir izveidot konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu līdz 2050.gadam. No definētajiem kritērijiem uz ostām attiecas sekojošie: 2. Multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus. Vairāki plānotie pasākumi attiecas uz jūras transportu: - līdz 2050.gadam 50% no kravu autotransporta pārvadājumiem, kuru pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, jāpārceļ uz dzelzceļa transportu vai ūdens transportu, vienlaikus attīstot nepieciešamo infrastruktūru; - līdz 2030.gadam izveidots pilnībā funkcionāls TEN-T pamattīkls (Rīgas brīvostas 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. 3. 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.	3 vispārējie stratēģiskie mērķi: • Glābt jūru; • Apvienot reģionu (uz transporta nozari attiecas apakšmērķis “Labi transporta savienojumi”); • Celt labklājību. Latvijai būtiskie sadarbības virzieni (saskaņā ar 18.08.2009. MK apstiprināto Latvijas nacionālo pozīciju), kas saistīti ar ostām: • TEN-T tīkla un tā savienojumu ar ES kaimiņvalstīm koordinēta attīstība; • Loģistikas pakalpojumu konkurētspējas paaugstināšana; • ES ārējās robežas caurlaides spējas nodrošināšana; Baltijas jūras reģiona ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai stratēģija paredz īstenot “zaļo koridoru” koncepciju, kas ir šīs stratēģijas transporta politikas jomas būtiska sastāvdaļa.
Komisijas paziņojums “Ostas – izaugsmes dzinējspēks” (ES ostu stratēģija)	2013.-2030.	Dokuments ietver sešus uzdevumus, no kuriem galvenie ir divi uzdevumi: 1. Ostu savienošana ar Eiropas tīklu Valsts atbalsta modernizācija līdz 2013.g. beigām. <i>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).</i> 3. 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 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: • 4.prioritāte "Inovātīva un ecoefektīva 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 tranzītvalstij 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). • 67,4 miljoni tonnu (bāzes vērtība, 2011.g.); • 80 miljoni tonnu (2014.g.); • 98 miljoni tonnu (2017.g.); • 116 miljoni tonnu (2020.g.).
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 stabilu 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 brīvostas attīstību:

		• 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 brīvostas mērķi un darbības virzieni atbilst Rīgas brīvostas attīstības programmai 2009.-2018.gadam. Rīgas brīvostas 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 dots 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. Ceturta ilgtermiņa mērķa sagaidāmās vērtības 2020.g., kas attiecas uz Rīgas brīvostas darbību: • Pasažieru apgrozījums Rīgas ostā 1,5 miljoni gadā; • Kravu apgrozījums Rīgas ostā 49 miljoni tonnu gadā. 17. rīcības virziena prioritātes: • 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: • 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

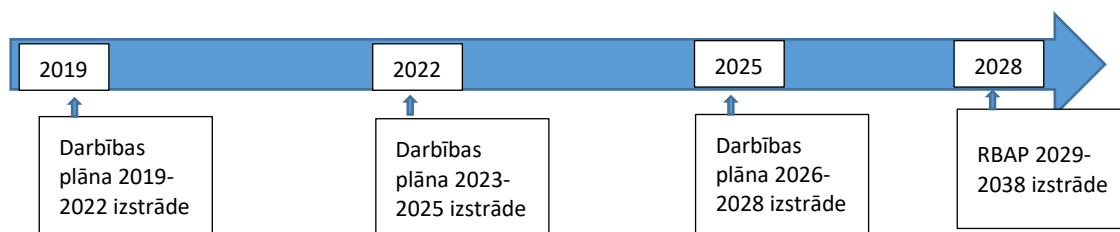
RBAP 2019-2028 ir sagatavota desmit gadu periodam un tajā, pamatojoties uz *Rīgas brīvostas raksturojumu*, *Tirgus analīzi*, *Kravu apgrozījuma prognozēm*, kā arī *SVID analīzi*, ir noteikta Rīgas brīvostas attīstības stratēģija, izvirzot stratēģiskos mērķus un izstrādājot *Stratēģisko rīcības plānu*.

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.g.-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 1

RBAP 2019-2028 īstenošanas kārtība



Katra *Darbības plāna* ietvaros tiks sagatavots tam atbilstošs *Finansēšanas plāns*, kas ietvers aktivitāšu izmaksas, finansēšanas avotus, kā arī informāciju par investīciju ekonomisko pamatojumu. 2022.g. un 2025. gadā, sagatavojot *Darbības plānus* nākamajam periodam, tiks veikts *RBAP 2019-2028* realizācijas 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 un apstiprināta ar <datums> RBP valdes lēmumu.

Tirgus analīzes veikšanai un kravu plūsmas prognozēšanas Rīgas brīvostā nākamajiem 10 gadiem RBP ir piesaistījusi profesionālos transporta nozares konsultantus *Port of Rotterdam International* (POR). Sagatavotā tirgus analīze un prognožu aprēķini (t.sk. RBP ieņēmumu aprēķini) ir izmantoti *RBAP 2019-2028* sagatavošanai.

RBAP 2019-2028 ir izstrādājusi RBP Darba grupa sadarbībā ar konsultāciju kompāniju SIA "Grant Thornton Baltic" un tās apakšuzņēmējiem SIA "Ardenis", ZAB "Nordic Legal" un SIA "Firma L4".

RBAP 2019-2028 izstrādes gaitā ir veikti šādi pētījumi, kuru rezultāti pamato *RBAP 2019-2028* saturu:

- 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).

2. RBAP 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 doti zemāk tabulā.

Tabula 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	- Izstrādāta Rīgas brīvostas normatīvā bāze. - Rīgas brīvostas pārvaldes darbība atbilst kvalitātes un vides pārvaldības standarta prasībām.	- 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 (ikgadējā anketēšana, ikmēneša statistikas atskaites u.c.).
SM2: Nodrošināt konkurētspējīgu un caurskatāmu tarifu politiku, kā arī gūt maksimālus ieņēmumus, vienlaikus saglabājot tarifu konkurētspēju tirgū	- 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.	- 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; lai veicinātu ostas konkurētspēju. - 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	- Kuģošanas kanāla parametri nodrošina Rīgas ostā ienākošo kuģu drošu apkalpošanu. - Ostas infrastruktūras jauda ir atbilstoša kravu plūsmas apstrādei.	<i>Nozīmīgākie Rīgas brīvostas attīstības programmas 2009.-2018.g. darbības periodā realizētie projekti:</i> - 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 14,5m; Pasažieru ostas pieejas rajons līdz 10,5 m). - Dzelzceļa parka "Kundziņsala" modernizācija, autoceļu un dzelzceļa pievadceļu izbūve uz Kundziņsalas termināļu teritorijām. - Ostas austrumu un rietumu mola rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde (molu rekonstrukcijas darbus nav plānots veikt RBAP 2009-2018 ietvaros, atliekot uz nākošo plānošanas periodu). - Izbūvētas 11 jaunas piestātnes (Rīgas brīvosta un stividori) ar kopējo garumu 2,5 km).
SM4: Palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā, palielinot ostas tirgus daļu Baltijas jūras	Pārkraušanas kapacitātes pieaugums dažādiem kravu veidiem.	- Ostas termināļu kopējā pārkraušanas jauda pieaugusi no 45 milj.t. 2009. gadā līdz 63 milj.t. 2018. gadā. - Ostas kravu apgrozījums kopš 2009. gada pieaudzis par vidēji 1,8% gadā (ņemot vērā 2018.gada kravu apgrozījuma prognozi) un atrodas starp RBAP 2009-2018 noteiktu piesardzīgo un optimistisko scenārija prognozi.

Stratēģiskais mērķis	Galvenie rezultatīvie rādītāji	Galvenie sasniegtie rezultāti
reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā	Kravu un pasažieru apgrozījuma pieaugums.	- Ostā apkalpoto pasažieru skaits kopš 2009. gada pieaudzis par vidēji 6,5% gadā. - Rīgas brīvosta ir otra lielākā Baltijas valstu osta aiz Klaipēdas ostas ar 24% tirgus daļu. - Rīgas brīvosta saglabā piektās lielākās reģiona (Baltijas jūras austrumu krasta) ostas statusu ar 8,1% tirgus daļu. - Rīga ir otra lielākā reģiona beramkravu osta pēc Ustjlugas 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.	- 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.	- Navigācijas nodrošinājums ostā atbilst starptautiskajām prasībām un ir atbilstošs drošai kuģu apkalpošanai. - Pārskata periodā veikta Kuģu satiksmes vadības centra aparatūras modernizācija (portatīvās iekārtas kuģu ločiem, IT risinājumi kuģu satiksmes simulēšanai un straumes hidrodinamiskajai modelēšanai u.c.). - Pieaudzis ostā ienākošo Panamax un lielāka izmēra kravas kuģu (DWT>60 000 t) īpatsvars no 2,8% (2009.g.) līdz 5,6% 2017.g.. - Laika posmā no 2015.-2017.g. reģistrēts vidēji viens ar kuģošanu saistīts negadījums gadā, tomēr to iemesls nav bijusi ostas infrastruktūras vai pakalpojumu neatbilstība.
SM6: Veidot drošu vidi ostā, stiprināt klientu pārliecību par ostas drošību, garantēt ostas infrastruktūras aizsardzību un kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu ostā un tās akvatorijā	- Uzstādītas drošības sistēmas. - Nodrošinātas bīstamo un piesārņojošo kravu terminālu un privāto piestātņu pārbaudes. - Nodrošināta ugunsdrošības un civilās aizsardzības noteikumu ievērošana ostā.	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. Ostas policija Rīgas brīvostā nodrošina nepieciešamo ostas aizsardzību. 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	- Riska kontroles un monitoringa vietu skaits ostas teritorijā. - Saglabāta bioloģiskā daudzveidība un nodrošināta zaudējumu kompensācija.	- 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 realizētais 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.

Stratēģiskais mērķis	Galvenie rezultātīvie rādītāji	Galvenie sasniegtie rezultāti
		Veikts regulārs ligzdojošo ūdensputnu monitorings dabas liegumos "Krēmeri", "Mīlestības saliņa" un Žurku salā, biotopu uzlabošanas pasākumi dabas liegumā "Krēmeri".
SM8: Stiprināt ostu kā sociāli atbildīgu institūciju	- Rīgas brīvostas pārvaldes organizēto un atbalstīto pasākumu skaits pilsētas iedzīvotājiem. - Rīgas brīvostas pārvaldes organizēto un atbalstīto izglītojošo aktivitāšu skaits.	- Mārketinga stratēģijas 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 Rīgas brīvostas pārvaldes 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 (6 100 raksti/sižeti 2017. gadā). - Ostas profils tiešsaistes sociālā tīkla tīmekļa vietnē <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 (Vecmīlgrāvis, Sarkandaugava, Mangaļsala, Kundziņsala) biedrībām un nevalstiskajām organizācijām, tai skaitā kopīga līdzdalība "Lielajā Talkā". - Atbalsts nozīmīgiem sociālajiem, izglītojošajiem, kultūras un sporta pasākumiem ("Latvijas Iepnums", "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	- 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. - Mājas lapā publicēta aktuāla informācija par ostas darbību.	2013.gadā izstrādāta Mārketinga stratēģija, kas definē Rīgas brīvostas pārvaldes īstenoto mārketinga aktivitāšu ietvaru. Mārketinga stratēģija tiek aktualizēta ik pēc trīs gadiem. - Rīgas brīvostas pārvalde īsteno ārējā mārketinga aktivitātes ciešā sadarbībā ar ostas uzņēmumiem. Katru gadu tiek nodrošināta Rīgas brīvostas pārstāvniecība nozīmīgākajās (10-12) kravu pārvadājumu, loģistikas, kā arī kruīza 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: - SIA "Rīga fertilizer terminal" minerālmēsļu 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.) .

Rīgas brīvostas Attīstības programma 2019.-2028.gadam

Stratēģiskais mērķis	Galvenie rezultatīvie rādītāji	Galvenie sasniegtie rezultāti
		2015. gadā veiktajā "Rīgas brīvostas" tēla pētījumā faktiski visās Rīgas brīvostas tēla raksturojumu pozīcijās iegūti pozitīvi vērtējumi.

Avots: RBP

3. RĪGAS BRĪVOSTAS RAKSTUROJUMS

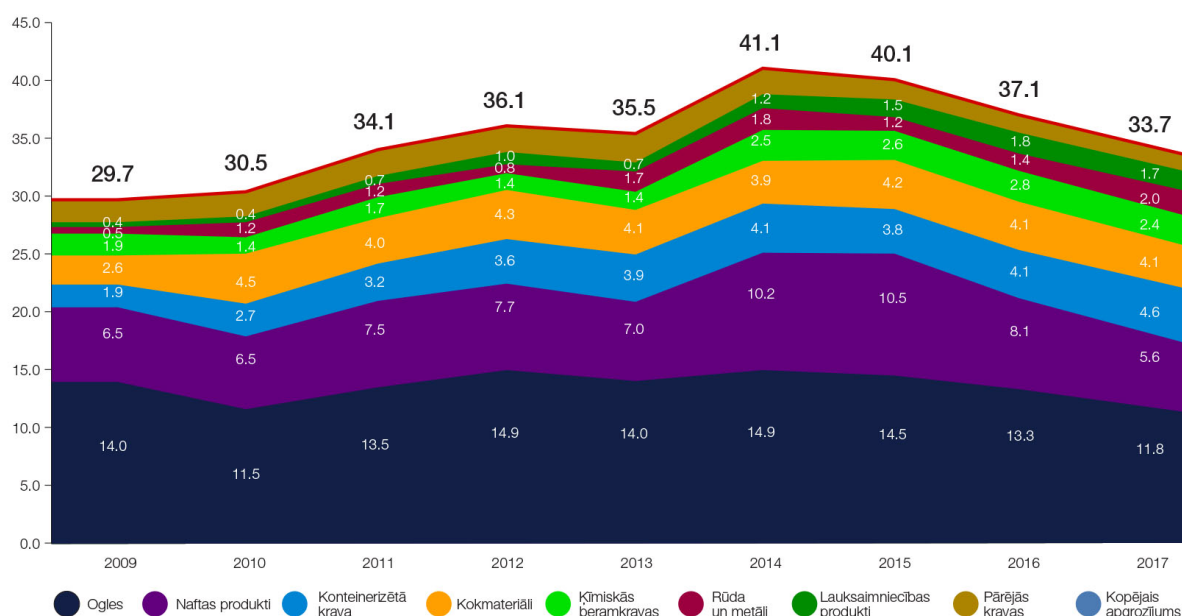
3.1. Rīgas brīvostas saimnieciskās darbības apskats

3.1.1. Kravu apgrozījums

Rīga ir multifunkcionāla osta, kurā tiek pārkrautas visu veidu kravas. Pēc apjoma lielākie kravu veidi pēdējos desmit gados 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. g. ostā pārkrauto kravu kopapjoms pakāpeniski pieauga, sasniedzot 41,1 milj. t apgrozījumu 2014.g. (lielākais kravu apgrozījuma apjoms Rīgas brīvostas vēsturē). Kopš 2015.g., samazinoties energoresursu kravu plūsmas tranzītam, ostā pārkrauto kravu kopapjoms ir samazinājies (skatīt nākamo attēlu). Kopumā 2009.g.-2017.g. periodā kravu apgrozījums pieauga par vidēji 1,5% gadā, pārsniedzot *RBAP 2009-2018* ietvertu minimālo kravu apgrozījuma prognozi šim periodam.

Attēls 2

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. g. 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 izejošās (eksporta) kravas, kas laika posmā no 2009.-2017.gadam veidoja ~85%-90% no kopējā kravu apgrozījuma.

Rīgas brīvostas termināļu kopējā pārkraušanas jauda ir 63 milj. t. gadā. Brīva pārkraušanas jauda ir pieejama visos kravu segmentos (skatīt nākamo tabulu).

Tabula 4

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

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

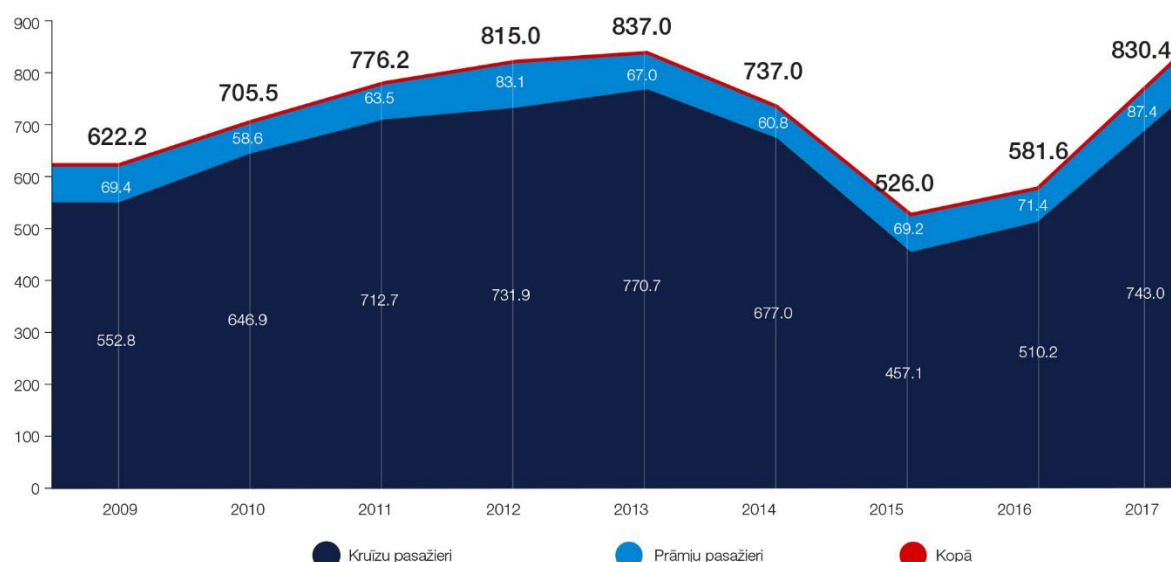
Avots: RBP

3.1.2. Pasažieru pārvadājumi

Kopējais Rīgas brīvostas apkalpoto pasažieru skaits 2017.gadā bija 830,4 tūkstoši. (skatīt nākamo attēlu). 90% no kopējā pasažieru skaita Rīgas brīvostā veido prāmju pasažieri. Kopš 2011. gada regulārus pārvadājumus piedāvā viena prāmju līnija (AS "Tallink Latvija"), kas veic ikdienas pārvadājumus maršrutā Rīga-Stokholma. Pārvadājumus nodrošina divi prāmji.

Attēls 3

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



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

Avots: RBP

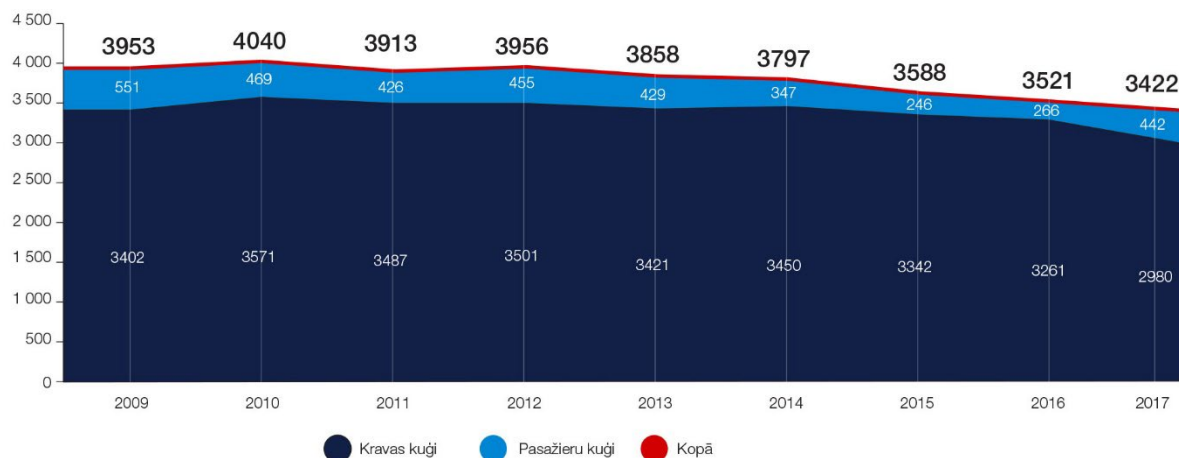
Katru gadu Rīgā ierodas kruīza tūristi no vairāk nekā 100 pasaules valstīm. Kruīza biznesam ir raksturīgs cikliskums, kas attiecīgi ietekmē kruīza kuģu un pasažieru skaitu Rīgas brīvostā laika posmā no 2009. līdz 2017.gadam. 2017.g. ostā ienāca 86 kruīza kuģi, atvedot uz Rīgu 87,4 tūkst. kruīza tūristu. Tas ir lielākais kruīza pasažieru skaits pēdējos desmit gados. 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.-2016.gadam ostā ik gadus apkalpots vairāk nekā 3500 kuģu (skatīt nākamo attēlu), tomēr tirdzniecības kuģu skaitam ir tendence samazināties (2017.gadā tika apkalpoti 3 422 kuģi). Tas ir daļēji izskaidrojams ar pārvadājumos izmantoto kravas kuģu ietilpības pieaugumu – kravas kuģu skaits pārskata periodā samazinājies vidēji par 1,1% gadā, vienlaikus visās kuģu grupās (izņemto tankkuģus) pieaugusi kuģu vidējā ietilpība (GT).

Attēls 4

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



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 divkārtšojies, un 2017.gadā tas veidoja 7,2% no visiem ostā apkalpotajiem kravu kuģiem.

Vairāk nekā 500 kravu 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 fīderu 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.

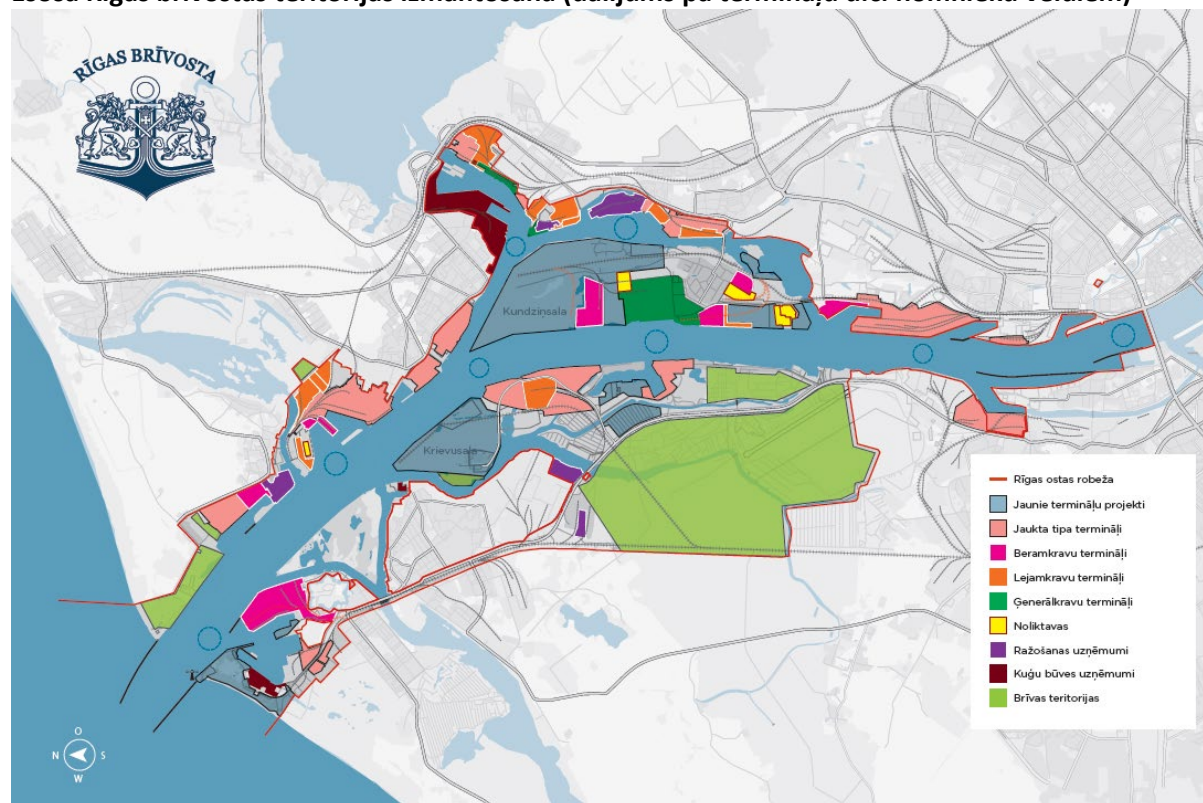
Lielākā daļa no šobrīd aktīvi izmantotās Rīgas brīvostas teritorijas atrodas Daugavas labajā krastā, kur tiek veikta visu veidu kravu pārkraušana, apstrāde un uzglabāšana, kā arī industriālā darbība (saimniecisko darbību veic ar kuģu būvi, remontu, ar zvejniecību saistīti uzņēmumi). Tuvāk pilsētas centram - Eksportostas un Andrejsalas apkaimēs - kravu pārkraušana tiek veikta arī ārpus Rīgas brīvostas robežām; Andrejsalā ir izvietots vienīgais specializētais pasažieru kuģu apkalpošanas terminālis.

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 pārcelšanai no pilsētas centra", izveidojot multifunkcionālu beramkravu termināļu pamatinfrastruktūru. Projekta rezultātā 2019.gadā paredzēts pilnībā pārcelt ogļu pārkraušanu no Eksportostas uz Krievu salu, kā arī pilnībā pārtraukt kravu pārkraušanu Andrejsalā.

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

Attēls 5

Esošā Rīgas brīvdabas teritorijas izmantošana (dalījums pa terminālu u.c. nomnieku veidiem)



Avots: RBP

Rīgas brīvdabas robežās 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 arī teritorijas, kas pašlaik netiek izmantotas saimnieciskajai darbībai - 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 brīvdabas atrodas pilsētā, un 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 brīvdabas teritorijā (galvenokārt Daugavas kreisajā krastā) ir pieejamas plašas neiznomātās platības (Spilves plavās, 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 brīvdabas teritorijai nav raksturīgs teritorijas zonējums pēc izmantošanas veida – lejamkravu, beramkravu, ģenerālkrauvu termināli un ražošanas uzņēmumi nav izvietoti vienkopus, bet izkļiedēti dažādos ostas rajonos abos Daugavas krastos. Turklāt liela daļa uzņēmumu ir klasificējami kā multifunkcionāli kravu termināli, 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 brīvdabā. Daugavas akvatorijā esošie dambji, piestātnes un krastu stiprinājumi veido vienotu krasta nostiprinājumu sistēmu. Prasības kuģošanas

drošībai tiek realizētas saskaņā ar Rīgas brīvoostas noteikumiem, kas paredz nosacījumus akvatorijas hidrobuvēm no kuģošanas drošības un navigācijas viedokļa.

Moli

Rīgas brīvoostas 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 brīvoostā ir 122 piestātnes kravu pārkraušanai un 5 jahtu piestātnes; papildus tam 18 piestātnes ir slēgtas kuģošanai to sliktā tehniskā stāvokļa dēļ. Kravu pārkraušanai paredzēto piestātņu kopgarums ir 18,17 km, ostā tiek apkalpoti kuģi ar maksimālu garumu virs 300 m, maksimālā kuģa iegrimē 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 brīvoostas 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 80m.

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 attēlota zemāk.

Attēls 6

Galvenā kuģu ceļa dziļumi



Avots: RBP

Kuģu iegrime ir atšķirīga dažādos ostas rajonos atbilstoši Galvenā kuģu kanāla dziļumam (skatīt attēlu un tabulu zemāk).

Tabula 5

Rīgas brīvoostas kuģošanas kanālu raksturlielumi

Kuģošanas kanāla rajons ostā	Maksimālā kuģu iegrime (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
Mīlgrāvja caurtekā	-9.0
Sarkandaugavas caurtekā līdz piestātnei SD-3	-9.0

Avots: RBP

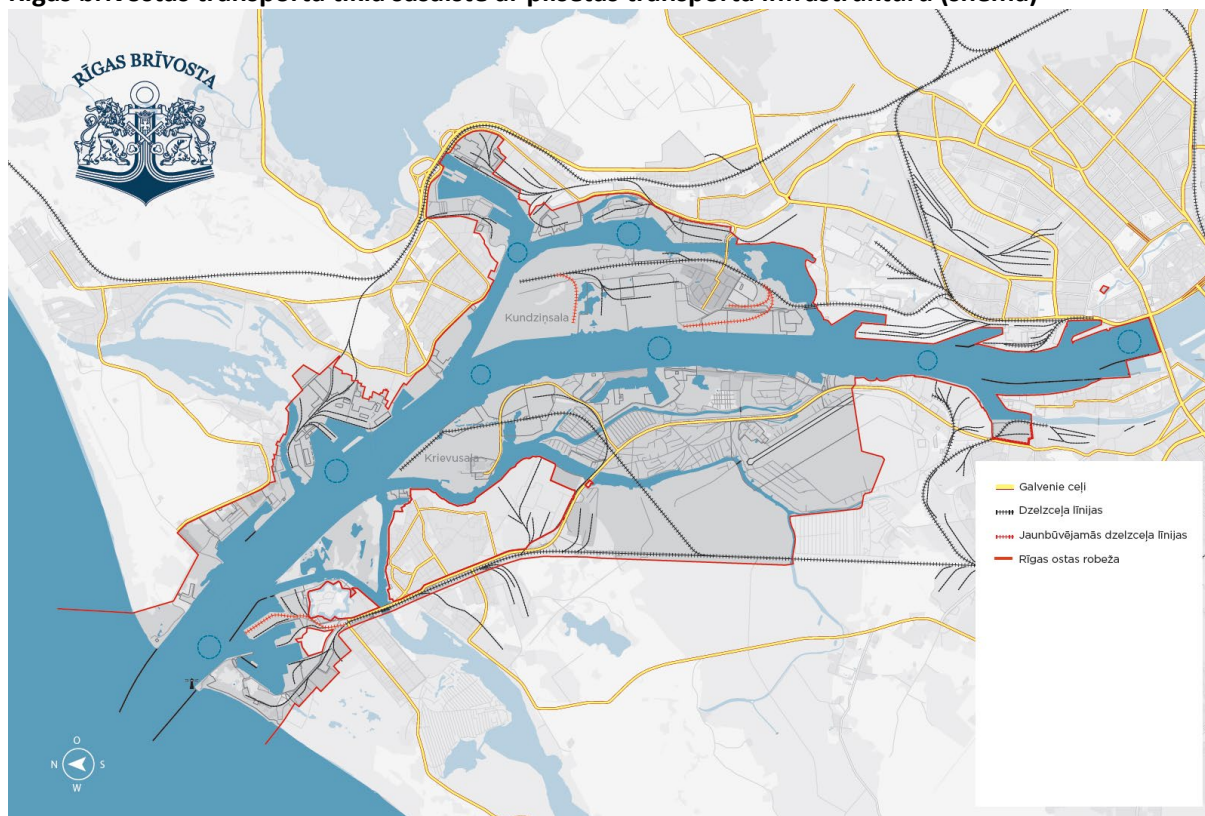
3.3.2. Sauszemes transporta tīkli un cita infrastruktūra

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 nākamo attēlu).

Attēls 7

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



Avots: RBP

Dzelzceļš

Dzelzceļa infrastruktūra nodrošina kravu pārvadājumus uz šādām apkaimēm: 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 ostas rajonos ir atšķirīga:

- 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

Autokravu pārvadājumi uz Rīgas brīvoostu notiek, izmantojot pilsētas ielu tīklu. Augstās satiksmes intensitātes un ielu zemās caurlaidības dēļ vairākos pilsētas pieostas rajonos kravu nogādāšana uz termināļiem ir apgrūtināta. Ostas teritorijā ielu un autoceļu struktūru 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 realizāciju. Projekts iekļauj 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 realizēt 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-Skulde dzelzceļa līnijai un veiks Tvaika ielas rekonstrukciju.

3.3.3. Kravu pārkraušanas infrastruktūra

Kravu pārkraušanu un uzglabāšanu Rīgas brīvostā nodrošina 34 stividoru uzņēmumi un 9 noliktavu uzņēmumi. Ostas termināļu infrastruktūra ir pietiekama gan esošo, gan papildu kravu apjomu apstrādei. Galveno infrastruktūru raksturojošo rādītāju kopsavilkums sniegts tabulā zemāk.

Tabula 6

Rīgas brīvostas termināļu infrastruktūras galvenie raksturlielumi

Termināļu infrastruktūra	Apjoms
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 papildus kravu apjomu apstrādei: kā minēts iepriekš 1.1.1.nodaļā, 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. Terminālī tiek apkalpoti pasažieru prāmji un kruīza kuģi. Terminālī var uzņemt kuģus ar iegrimi līdz 8,5 m, bet kruīza kuģi ar lielāku iegrimi 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. Neskatoties uz veiktajiem uzlabojumiem, 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 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 izpildaparāts. Valde ir augstākā lēmēj institūcija, kas sastāv no astoņiem valdes locekļiem: četriem Rīgas pilsētas pašvaldības pārstāvjiem, kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo ar attiecīgās 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 pirmpirkuma tiesības uz zemi un citu nekustamo īpašumu Rīgas brīvostas teritorijā, turklāt RBP ir tiesības Rīgas brīvostas teritorijā esošo fiziskajām un juridiskajām personām piederošo zemi izmantot ostas vajadzībām, kā arī iznomāt 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, izpildot Rīgas brīvostas likumā noteiktas prasības, 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 atlaistu 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 stividoru uzņēmumi, 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 uzcēla 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 šādus darbības veidus:

- Ledus navigācijas nodrošināšana Rīgas brīvostas akvatorijā (ledlaužu pakalpojumi);
- Rīgas brīvostas akvatorijā radušos piesārņojuma sekas likvidēšana, piedalīšanās piesārņojuma sekas likvidēšanā jūrā;
- Velkoņu pakalpojumu nepārtrauktas pieejamības nodrošināšana Rīgas brīvostā, iznomājot savā īpašumā esošos velkoņus šo pakalpojumu sniedzējiem;
- Rīgas brīvostas pārvaldes īpašumā un valdījumā nodotā īpašuma un infrastruktūras apsaimniekošana.

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 EUR 426 milj. 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

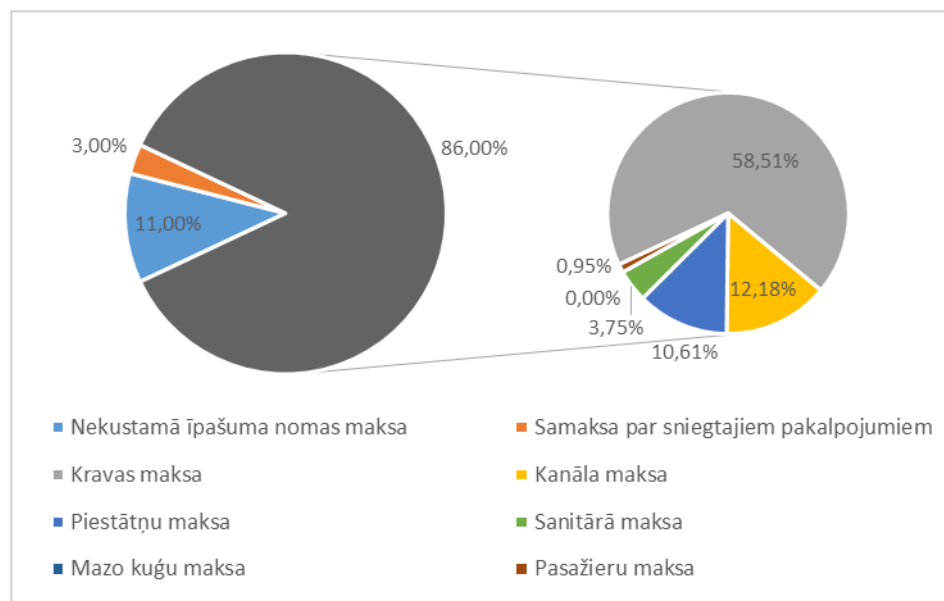
RBP ieņēmumus (neto apgrozījumu) veido ieņēmumi no ostas maksām, zemes un citu RBP īpašumā un valdījumā esošo nekustamo īpašumu nomas maksas, kā arī ieņēmumi par RBP sniegtajiem pakalpojumiem. RBP neto apgrozījums 2017.gadā sasniedza EUR 44 milj. EUR.

2017.gadā lielāko daļu (86%) RBP ieņēmumu nodrošināja kuģu maksātās ostas maksas (skatīt attēlu zemāk). Nekustamā īpašuma nomas maksa veidoja ~11% no kopējiem ieņēmumiem, savukārt ieņēmumi par RBP sniegtajiem pakalpojumiem – ~3% (skatīt nākamo 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 kārtību nosaka *Rīgas ostas maksas*.

Attēls 8

Rīgas brīvostas pārvaldes saimnieciskās darbības ieņēmumu un ostas maksu struktūra 2017.g.



Avots: RBP

Ieņēmumi no ostas maksām ir tieši atkarīgi no Rīgas brīvostā apkalpoto kuģu skaita un to bruto ietilpības (GT), kas savukārt ir atkarīgs no kopējās caur Rīgas brīvostu virzītās kravu plūsmas. Kopš 2015.gada kravu apgrozījums Rīgas brīvostā ir samazinājies, līdz ar to ir samazinājušies RBP ieņēmumi no ostas maksām un arī kopējie RBP ieņēmumi.

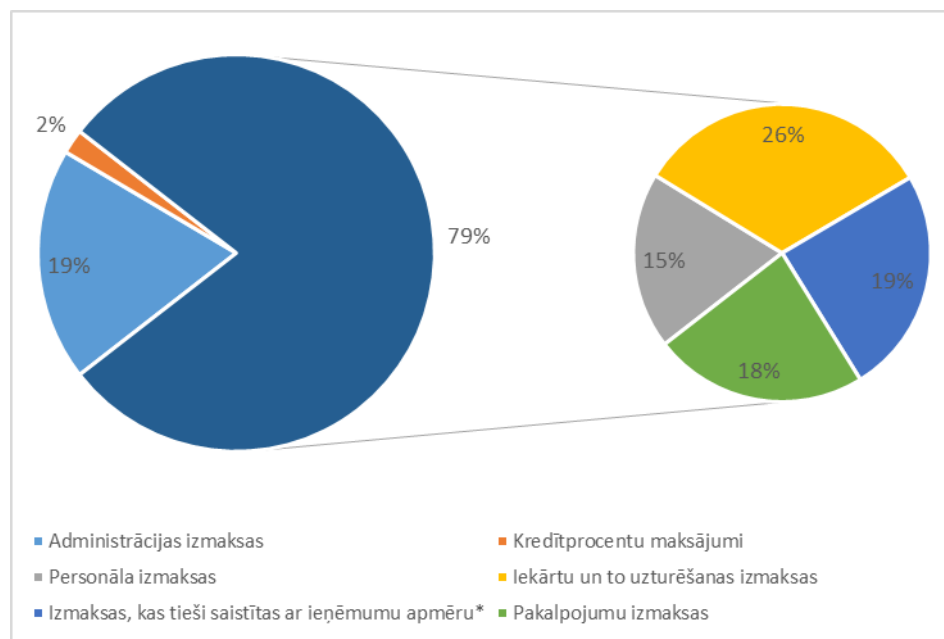
RBP regulāri analizē citās Baltijas jūras austrumu krasta ostās īstenoto ostas maksu politiku, lai vērtētu Rīgas brīvostas ostas maksu konkurētspēju. RBAP 2009-2018 darbības periodā Rīgas brīvostas ostas maksu tarifi tika paaugstināti tikai vienu reizi (2015.gadā), kā rezultātā Rīgā kuģim piemēroto ostas 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 attēlu zemāk). 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 9

Rīgas brīvdostas pārvaldes saimnieciskās darbības izmaksu struktūra un uzturēšanas izmaksu detalizēts sadalījums 2017.g.



Avots: RBP

Ostas infrastruktūras uzturēšana ir kapitālietilpīga, līdz ar to būtiska daļa no RBP ieņēmumiem tiek novirzīti 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 pārcelšanai no pilsētas centra". Projekta kopējās izmaksas ir ~171 milj. EUR. Projekta finanšu avoti ir Kohēzijas fonda finansējums EUR 76 milj., kredītlīdzekļi EUR 77 milj. un pašu līdzekļi EUR 18 milj.

Ir īstenoti arī citi nozīmīgi investīciju projekti, piemēram, kuģošanas kanāla padziļināšana un pieejas kanāla rekonstrukcija; dzelzceļa parka "Kundziņsala" rekonstrukcija u.c., kuru finansēšanai izmantoti dažādi pieejamie finansējuma avoti (sīkāk skatīt nodaļu "RBAP 2009-2018 izpilde" iepriekš).

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 brīvdostas 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 emisijas 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 PM₁₀ cieta daļiņu (putekļu) un trīs gaistošo organisko savienojumu mērījumu stacijas. Informācija par veiktajiem mērījumiem tiek publicēta RBP mājaslapā un pieejama sabiedrībai. Vienlaicīgi 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 brīvēstā". 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” realizāciju, kas sekmēja augsnes, grunts, pazemes un virszemes ūdeņu kvalitātes uzlabošanu Sarkandaugavas teritorijā.

Iepriekš tekstā minētā projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai 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, pielietojot labākos tehniskos risinājumus un jaunākās tehnoloģijas, kas samazina darbības ietekmi uz vidi, t.sk. slēgtu akmeņogļu pārkraušanas procesu (segtas transportieru lentas vienā no termināļiem) un daļēji slēgtu uzglabāšanas procesu (vēja žogs ap uzglabāšanas laukumiem abiem termināļiem). Piestātnes jaunajos Krievu salas termināļos ir aprīkotas ar 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 ir garants ostā ienākošo kuģu drošai apkalpošanai.

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 brīvostā nodrošina komercsabiedrības, kas noslēgušas sadarbības līgumu ar RBP. Ostas akvatorijas dziļuma kontroli veic SIA “Rīgas brīvostas flote”.

3.7.2. Ostas termināļu drošība

Par Rīgas brīvostas drošības pasākumu plānošanu un īstenošanu ir atbildīgs RBP Drošības dienests. RBP Drošības dienests ir atbildīgs par visas ostas aizsardzības plāna izstrādi un ieviešanu. Termināļu

izstrādāto aizsardzības plānu ieviešanu pārrauga Latvijas Jūras administrācija, ostas un termināļu aizsardzības plānu saskaņošanu veic RBP Drošības dienests.

Drošības pasākumi termināļos tiek organizēti saskaņā ar Starptautisko kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksu (ISPS)¹, kā arī un ES un LR normatīvo aktu prasībām. Termināļi ir atbildīgi par aizsardzības plānā definēto prasību ieviešanu un nodrošināšanu.

Rīgas brīvostas termināļi, kas veic bīstamo kravu pārkraušanu un uzglabāšanu, darbojas saskaņā ar Starptautiskā bīstamo jūras kravu kodeksa (IMDG)² prasībām un atbilstoši LR normatīvo aktu prasībām. Termināļu uzraudzību un kontroli attiecībā uz iepriekš minētā kodeksa un MK noteikumu prasību izpildi veic RBP un Latvijas Jūras administrācija.

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

3.7.3. Sabiedriskā kārtība un apsardze

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

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

3.8. Informācijas tehnoloģiju sistēmas

RBP izmanto dažādas informācijas sistēmas Rīgas brīvostas darbības nodrošināšanai. Kuģu satiksmes vadība un kontrole tiek organizēta, izmantojot Kuģu satiksmes vadības sistēmu (VTS) un IS "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.g. uzsākts darbs pie Daugavas straumes modelēšanas sistēmas ieviešanas, kas palīdzēs vērtēt straumes ietekmi uz kuģiem.

RBP administratīvo funkciju nodrošināšanai un procesu uzlabošanai 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 brīvo teritoriju karte), u.c. Minētie IT risinājumi nodrošina efektīvu informācijas apriti starp RBP struktūrvienībām. Savukārt apmaiņai ar Rīgas brīvostas 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 (ugunsmūris, iekšēja tīkla drošības risinājumi, biznesa sistēmu drošība, u.c.) u.c. pasākumus.

¹ *International Ships and Port Facilities Security Code (ISPS Code)*

² *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*

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 tranzītkrāvu pārvadājumu tirgū. Sadarbība ar esošajiem Rīgas brīvostas klientiem, kā arī jaunu klientu piesaiste ir būtisks priekšnosacījums ostas tālākai attīstībai.

RBP ir izstrādāta Rīgas brīvostas Mārketinga stratēģija, kas definē mārketinga mērķus, mārketinga vēstījumus un uzdevumus attiecībā uz katru no mērķa grupām. Mārketinga aktivitāšu kopums ir vērst uz to, lai veicinātu Rīgas brīvostas atpazīstamību, uzturētu pozitīvu RBP un Rīgas brīvostas tēlu, veidotu izpratni par ostas produktiem un pakalpojumiem, nodrošinot aktuālu informāciju par Rīgas brīvostu visām mērķa grupām. RBP mārketinga aktivitātes tiek realizētas ciešā sadarbībā ar ostas uzņēmumiem, Satiksmes ministriju, Latvijas investīciju un attīstības aģentūru, Rīgas pašvaldību, kā arī citiem sadarbības partneriem. RBP ik gadus piedalās ~10 krāvu 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 krāvu 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 pozicionējumu, virzienu, saturu 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 pārstāvniecībai, 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.). RBP periodiski veic ostas tēla pētījumus, lai novērtētu sabiedrisko domu un izmaiņas Rīgas brīvostas atpazīstamībā un sabiedrības uztverē.

3.9.3. Starptautiskā sadarbība

RBP ir iesaistījusies vairāku nozīmīgu starptautisku ostu un loģistikas organizāciju darbā, lai nodrošinātu Rīgas brīvostas pārstāvniecību 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), Pasauls brīvo zonu organizācijas (WFZO) dalībniece.

Tāpat 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, realizēt 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: 35 stividoru uzņēmumi, deviņi krāvu uzglabāšanas uzņēmumi, 31 kuģu aģentēšanas uzņēmums, astoņi velkoņu un

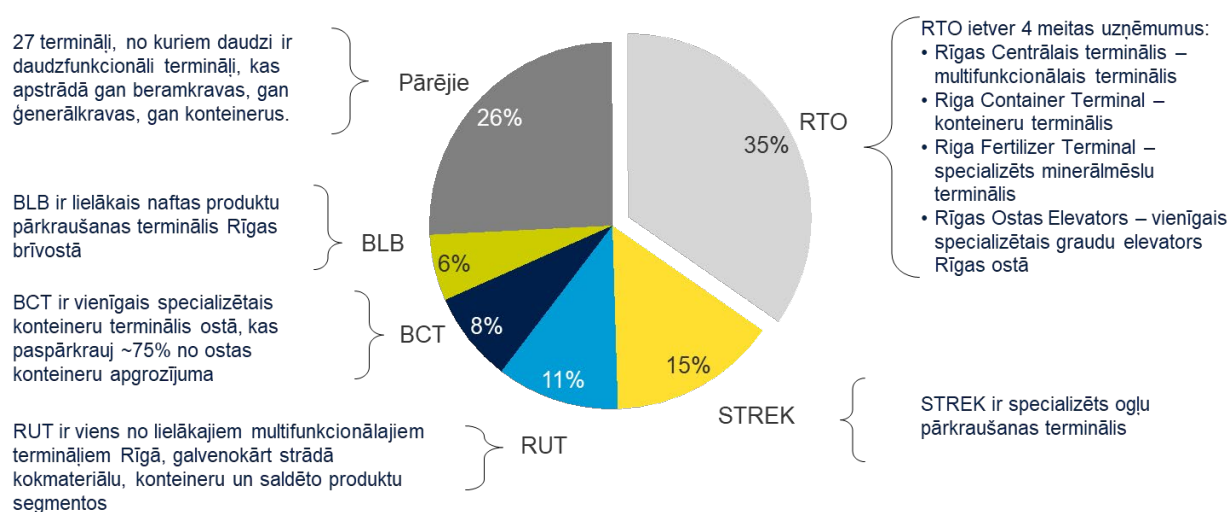
bunkurēšanas pakalpojumu sniedzēji, seši ražošanas uzņēmumi, trīs kuģu būves un remonta uzņēmumi, kā arī ~90 uzņēmumi, kas sniedz ar kravu un kuģu apkalošanu saistītus pakalpojumus.

Lielākā daļa no Rīgas brīvostā strādājošajiem stividoruzņēmumiem ir multifunkcionāli kravu termināļi, kas apstrādā dažādu veidu kravas. Specializētie termināļi ietver deviņus ostas lejamkravu 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 daudzums mazu multifunkcionālu termināļu. 2017.gadā vairāk nekā 1 milj. t kravu pārkrāva septiņi ostas stividoruzņēmumi (SIA "Rīgas Tirdzniecības osta" un tajā ietilpstošie uzņēmumi, SIA "STREK", SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīgas universālais termināls", AS "BLB Baltijas Termināls", SIA "KS Terminal" un SIA "PARS Termināls"). Papildu informācijai skatīt attēlu zemāk.

Attēls 10

Rīgas brīvostas kravu apgrozījums pa stividoruzņēmumiem



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

Avots: RBP

RBAP 2009-2018 darbības periodā darbu ostā uzsāka divi jauni jūras kravu termināļi (pieder 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 pētīti 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 tirgus areāla definēšanai ir izmantots vārdu savienojums “Baltijas jūras koridors”, jo tas raksturo kravu plūsmas virzienu no kravu izcelsmes valstīm caur Rīgas brīvostu.

4.1. Rīgas brīvostas tirgus areāls

Rīgas brīvosta apkalpo plašu Eirāzijas kontinenta daļu – galvenokārt Krieviju, bet arī Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Uzbekistānu un citas valstis, kas atrodas iekšzemē (t.i. bez pieejas jūrai) un ir kravu izcelsmes un patēriņa tirgi caur Rīgas brīvostu sūtītajām kravām. Šīs valstis RBAP 2019-2028 kontekstā turpmāk tiek minētas kā *Rīgas brīvostas tirgus areāls*.

Rīgas brīvostas tirgus areāla valstīs ir ~282 milj. iedzīvotāju, IKP sasniedz 2,5 triljonus ASV dolāru. Ekonomiski un demogrāfiski apkalpotā teritorija ir pielīdzināma ASV, Brazīlijai vai Indonēzijai. Šo teritoriju apkalpojošās ostas pārkrauj 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 koridos. Baltijas jūras koridora apkalpotā teritorija ir dota attēlā zemāk. Attēlā ir atspoguļoti divi no iepriekšminētajiem 4 koridoriem, jo pārējie kravu koridori ir vairāk orientēti uz teritoriju apkalpošanu, kuras neietilpst Baltijas jūras koridora tirgus areālā.

Attēls 11

Baltijas jūras koridora kravu izcelsmes valstis



Avots: POR

Baltijas jūras koridorā ir vairāk nekā 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 Ustjlugas, Primorskas, Sanktpēterburgas, Visockas, Haminas-Kotkas, Helsinku, Tallinas, Sillamē, Ventspils, Liepājas un Klaipēdas ostas, jo tās apkalpo tās pašas teritorijas un kravas.

Krievijas ostās tiek pākrauti ~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 attēlu zemāk.

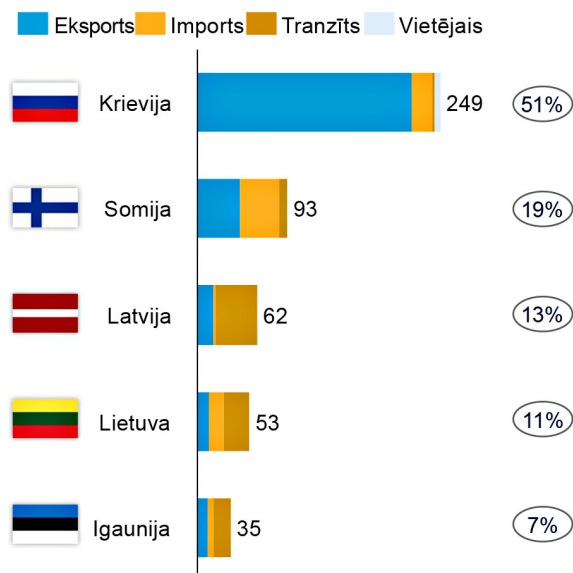
Attēls 12

Baltijas jūras koridora ostu kravu apgrozījums 2017.g.

Baltijas koridora ostu apgrozījums pēc veida

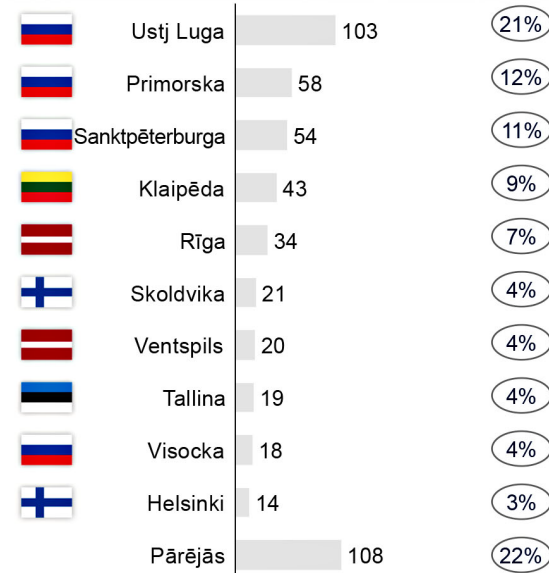
Vienība: milj. tonnas, 2017

% total



10 lielākās ostas pēc apgrozījuma

Vienība: milj. tonnas, 2017

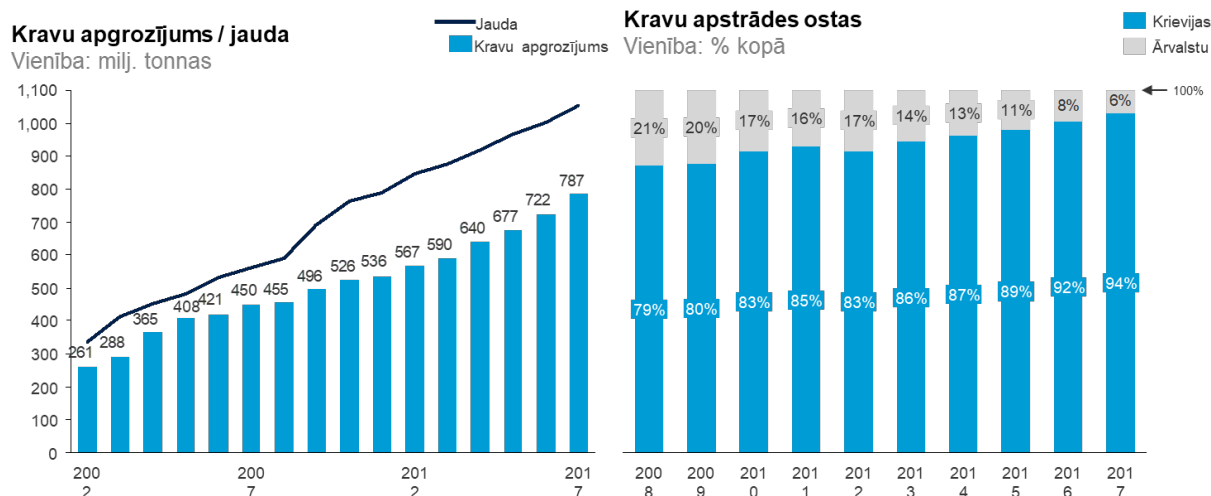


Avots: POR

Starp Baltijas jūras koridora ostām pastāv liela konkurence. Tas skaidrojams gan ar to, ka ostām ir līdzīgs darbības profils un tās orientējas uz vienu un to pašu 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 Krievijas ostām, izmantojot ne tikai birokrātiskus līdzekļus, bet arī Krievijas kontroli pār Eirāzijas dzelzceļa sistēmu. Vispirms Krievija uz savām ostām 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 ir būtiski palielināties Krievijas ostu kravu apgrozījums 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 13

Krievijas kravu apgrozījums, jauda un kravu apstrādes ostas 2002.-2017.g. (milj. tonnu)


Avots: POR

Krievijas valdība prognozē, ka Krievijas ostu kravu apgrozījums no 787 milj. tonnu palielināsies līdz 1,5 miljrd. tonnu 2035.gadā (saskaņā ar *POR* rīcībā esošo tirgus informāciju). Lai spētu nodrošināt šāda apjoma kravu pārkraušanu, tiek plānots palielināt ostu jaudu.

Salīdzinājumā ar citām Baltijas jūras koridora valstīm Latvijai ir augstākais tranzīta kravu īpatsvars no kopējā kravu apgrozījuma (~70%). Arī pārējās Baltijas valstis ir ļoti lielā mērā atkarīgas no tranzīta kravām, kas Igaunijā veido 51%, bet Lietuvā – 48% no kopējā ostu kravu apgrozījuma.

4.3. Kravu segmenti

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

Tabula 7

Galvenie jūras kravu segmenti Latvijas lielajās ostās 2018.g.

Galvenie segmenti	Galvenie apakšsegmenti	Galvenās apkalpotās teritorijas	Galvenie veicinošie faktori	Rīgas brīvostas tirgus pozīcija
Energore-sursu 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	Segmenti ir sadalīti starp Rīgas un Ventspils ostām, turklāt Rīgas brīvosta dominē ogļu segmentā, savukārt Ventspils – naftas produktu segmentā
Lauksaim-niecības un mežsaim-niecības 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
Konteiner-kravas	- Svaigi un saldēti produkti - Iekārtas un aprīkojums - Plaša patēriņa sadzīves preces	- Latvija - Krievija - Vidusāzijas valstis	- Patēriņš un ražošana apkalpotajā teritorijā - Ģeopolitika	Rīgas brīvosta dominē šajā segmentā salīdzinājumā ar Ventspils un Liepājas ostām, konkurējošās ostas

	• Kokmateriāli • Ķīmiskās preces • U.c.	• Baltkrievija	• Transporta savienojumi ar tirdzniecības areāla valstīm • Ostu konkurence	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 brīvdosta ir vienīgā osta, kas nodrošina prāmju satiksmi

Avots: CSP, POR

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

Attēls 14

Jūras kravu pārvadājumu segmentu perspektīvas Rīgas brīvdostā

Segments	Perspektīva	Pamatojums
Energoresursi		• 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, nākošo 20 gadu laikā fosilā kurināmā patēriņš Rietumeiropā visdrīzāk samazināsies. • Ņemot 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. • Ņemot 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 / mežsaimniecība		• 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. • Mežsaimniecības nozarē nav sagaidāms būtisks kravu apgrozījuma pieaugums.
Konteineri		• Atbilstoši SVF un HSBC prognozēm vidējais konteinerkravu apgrozījuma pieaugums gadā ir 3%. Šis pieaugums galvenokārt ir attiecināms uz Rīgas brīvdostu, jo Ventspils un Liepājas ostās konteinerkravu apgrozījums ir salīdzinoši neliels. • Lielāko daļu (80%) Rīgas brīvdostas 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		• 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 brīvdostu 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 brīvdostas kravu apgrozījuma pieaugumu ietekmējošais faktors. Pēdējo gadu laikā novērotais energoresursu kravu apjoma samazinājums un POR izstrādātās nākotnes pieprasījuma prognozes liecina, ka būtisks kravu apgrozījuma pieaugums nākotnē šajā kravu segmentā nav sagaidāms.

Ogles

Ogles ir pēc pārkraušanas apjoma lielākais kravu veids Rīgas brīvostā (35% no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma 2017.g.). Latvijas ostās galvenokārt tiek pārkrautas ogles no Krievijas, kas ir lielākais ogļu ražotājs un eksportētājs Eirāzijas kontinentā. Krievija gadā iegūst ~410 miljonus 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 pēc stāvokļa uz 2018.gadu 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. tonnas – caur Krievijas ostām un 21 milj. tonnas – caur Baltijas valstu ostām). Lielākās ogļu eksporta ostas ir Ustjuga, 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 koksa 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 apjomu³. Prognozējams, ka Krievijas ogļu ieguves maksimums tiks sasniegts ~2030.gadā, pēc tam attiecīgi samazinoties. Atbilstoši Starptautiskās Enerģētikas aģentūras prognozēm 2035.gadā Krievijas ogļu eksports apjoms 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. tonnas 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)⁴. 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

³ POR veiktā tirgus analīze.

⁴ Informācija saskaņā ar POR tirgus analīzes ziņojumu un tajā norādītajiem informācijas avotiem.

eksporta koridors. Naftas produktu apjoms šajā transporta koridorā sasniedza 73 milj. tonnas gadā, 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 pozīcija naftas produktu tranzīta tirgū ir nestabila, ņemot vērā prognozēto Krievijas energoresursu kravu eksporta turpmāko pārorientēšanu uz savām ostām. Iespējams, ka Baltkrievijas eksporta kravas Latvijai varētu palikt pieejamākas, tomēr būtisks to palielinājums nav sagaidāms.

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

4.3.2. Lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas

Lauksaimniecības un mežsaimniecībass 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 mežsaimniecības kravas – kokmateriāli. Daļa šo kravu ir izejvielas, kas tiek transportētas kā beramkravas vai ģenerālkravas, savukārt daļa – izstrādājumi, kurus transportē kā beramkravas, ģenerālkravas vai konteineros.

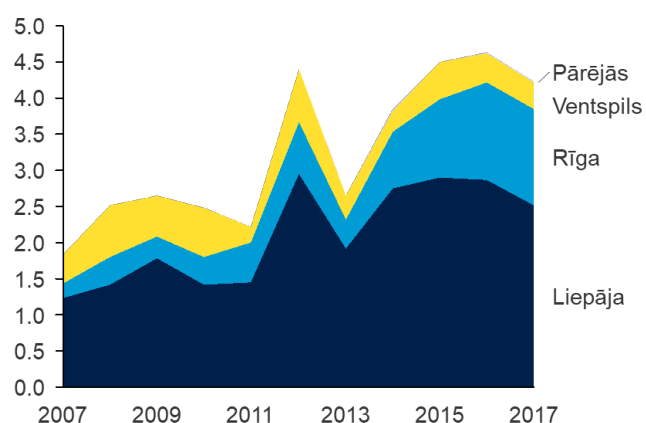
Labība un labības produkti

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

Attēls 15

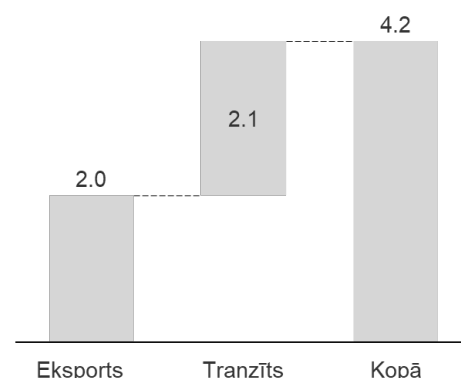
Graudaugu apgrozījums Latvijas ostās (milj. tonnas) 2017.g.

Latvijas graudu apgrozījums pa ostām
Vienība: milj. tonnas



Avots: POR

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



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).

Mežsaimniecība

Mežsaimniecības kravas veido ~10% no Latvijas ostu kopējā gada apgrozījuma un to nomenklatūra ietver koksnes šķeldu, koksnes granulas, apaļkokus, zāgmateriālus, 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 apaļkoku eksporta apjoma samazināšanās, vienlaikus pieaug koksnes granulu eksports. Daļa no mežsaimniecības eksporta kravām tiek konteinerizēta, un šim kokmateriālu transportēšanas veidam ir tendence palielināties.

Rīgas brīvostā katru gadu pārkrauj vidēji 4 milj. tonnu dažādu mežsaimniecības kravu. Pēdējo gadu laikā kokmateriālu pārkraušanas apjoms ir bijis stabils. Ir grūti precīzi prognozēt kokmateriālu tirgus dinamiku nākamajiem gadiem, jo mežsaimniecības 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 mežsaimniecības kravu apjoms Rīgas brīvostā būs stabils.

4.3.3. Konteinerkravas

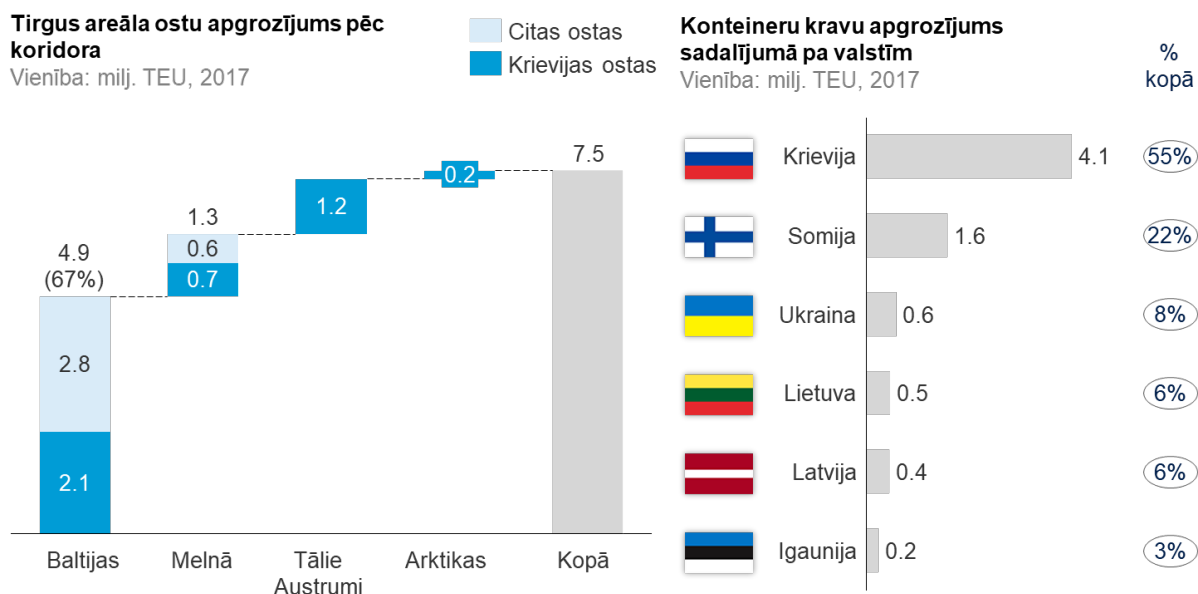
Konteinerkravas ir visstraujāk augošais kravu segments Latvijā. Pēdējo 10 gadu periodā to apjoms ir divkārtšojies, sasniedzot 450 tūkst. TEU. Rīgas brīvosta nodrošina 99% no Latvijas ostu kopējā konteinerkravu apgrozījuma, un tas pēdējā desmitgadē ir palielinājies par vidēji 10% gadā.

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 to, 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 nodrošina reģiona ne-Krievijas ostas. Rīga ar 446 tūkst. TEU apgrozījumu ir Baltijas jūras koridora piektā lielākā konteineru osta ar ~10% tirgus daļu (skatīt attēlu zemāk).

Attēls 16

Rīgas brīvostas tirgus areāla ostu konteinerkravu apgrozījums 2017.g.

Avots: POR

Tranzīta kravas

Apmēram trešā daļa no visām Baltijas jūras koridorā pārvestajām konteinerkravām ir tranzīta kravas, tomēr atsevišķās ostās apstrādāto konteinerkravu struktūra ir atšķirīga – reģiona Krievijas ostas apkalpo galvenokārt eksporta/importa kravas, Somijas ostās tranzīta konteinerkravu apjoms ir ~40%, bet Rīgas brīvostā 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 ne-Krievijas ostām. Rīgas brīvostas tirgus areāla valstis, kam nav savu ostu (Baltkrievija, Kazahstāna, Uzbekistāna, Tadžikistāna un Kirgīzija), 2017.gadā nodrošināja gandrīz 800 tūkst. TEU. Šis apjoms veido potenciālo konteineru tranzīta kravu plūsmu iepriekš minētās valstis apkalpojošajām ostām, t.sk. Baltijas jūras koridora ostām.

Latvijas eksports un imports

Precīza informācija par Latvijas konteinerkravu eksporta/importa apjomiem netiek reģistrēta, 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 konteineros 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 brīvēstā, kurā tiek apkalpota lielākā daļa (66% 2017.gadā) no kopējā Latvijas Ro-Ro kravu apgrozījuma.

Rīgas brīvēstā Ro-Ro pārvadājumi tiek nodrošināti, izmantojot regulāro pasažieru pārvadājumu līniju no Rīgas uz Stokholmu (nodrošina kuģniecības uzņēmums AS "Tallink Latvija"), un kravu apjoms nav būtiski palielinājies – atkarībā no prāmju ienācienu skaita tas ir 400-600 tūkst. tonnu gadā. Rīgas brīvēstas 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 brīvēstā 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.

Kruīzu kuģu pasažieri veido ~10% no kopējā Rīgas brīvēstā apkalpoto pasažieru skaita. Kruīza tirgum ir izteikti sezonāls raksturs – kruīza kuģi lielākoties ostā ienāk laikā no maija līdz septembrim. 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 maršrutus, 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 brīvēstā. 2017. gadā Rīgas brīvēstā tika reģistrēts līdz šim lielākais gada laikā uzņemto kruīzu pasažieru skaits (87,4 tūkst. pasažieru).

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 Rīgas brīvēstā apkalpoto pasažieru skaita tiek apkalpoti vienā pārvadājumu līnijā, 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 (piemēram, Helsinkiem).

4.3.5. Pārējās kravas

Rīgas brīvēsta ir multifunkcionāla osta un papildus iepriekš apskatītajām lielākajām kravu grupām piedāvā dažādu citu kravu pārkraušanas un uzglabāšanas pakalpojumus, kas veido 10-15% no kopējā kravu apgrozījuma. Šajā kravu 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 ostā ienākošās kravas, kas ļauj samazināt ievērojamo no ostas izejošo kravu dominanci.

4.4. Rīgas brīvēstas tirgus pozīcija

Rīgas brīvēsta ir izteikta tranzīta osta, t.i., ostā galvenokārt tiek pārkrautas tranzīta kravas, kuru izcelsme vai galamērķis ir ārpus Latvijas. Lielāko Rīgas brīvēstas kravu apgrozījuma daļu veido Krievijas

un Baltkrievijas izcelsmes kravas. Tranzīta kravu īpatsvars veido ~80% no ostas kopējā kravu apgrozījuma.

Latvijas tirgus eksporta un importa kravas veido salīdzinoši nelielu īpatsvaru Rīgas brīvostas kravu apgrozījumā (~20%). Rīgas brīvēstā 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 brīvēstū. Līdz ar to, vietējo kravu segmentu galvenokārt veido Rīgas aglomerācijas lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas, kurām turpmāko 10 gadu laikā nav prognozējams būtisks pieaugums.

Rīgas brīvēstas apkalpotās tranzīta kravas galvenokārt ir energoresursu kravas, 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 brīvēstas turpmākai attīstībai.

Ņemot vērā ievērojamo tranzītkravu īpatsvaru kravu apgrozījuma struktūrā, Rīgas brīvēstas kā tranzīta ostas 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 brīvēstū jūtīgu pret pasaules enerģētikas tirgus tendencēm un ģeopolitiskajiem procesiem. Rīgas brīvēsta šos riskus var daļēji samazināt, veicinot apstrādes rūpniecības attīstību Rīgas brīvēstas teritorijā (izmantojot brīvēs zonas režīma priekšrocības), kā arī piesaistot papildu Latvijas eksporta un importa kravas.

Galvenie Rīgas brīvēstas kravu apgrozījumu ietekmējošie faktori ir apkopoti tabulā zemāk.

Tabula 8

Galvenie Rīgas brīvēstas kravu apgrozījumu ietekmējošie faktori

Faktors	Apraksts
Ģeopolitiskā situācija	• Tranzīta kravas veido lielāko daļu no Rīgas brīvēstas kravu apgrozījuma, un būtisku šī apjoma daļu veido Krievijas kravas vai tranzīts no citām valstīm caur Krieviju. • Krievija konsekventi īsteno 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 brīvēstas iespējas saglabāt un piesaistīt tranzīta kravas.
Dzelzceļa savienojamība	• 100% Rīgas brīvēstas 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	• Ogles veido 1/3 no Rīgas brīvēstas kravu apgrozījuma, turklāt lielākā daļa šo ogļu ir enerģētiskās ogles. • 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	• Rīgas brīvēsta ir Latvijas lielākā konteineru osta. • Konteinerkravu apjomus ietekmē patēriņš Latvijā un Rīgas brīvēstas tirgus areāla valstīs. • Energoresursu (galvenokārt naftas produktu) patēriņa izmaiņas Latvijā var negatīvi ietekmēt Rīgas brīvēstas 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	• Latvijā tiek ražoti graudi, kas ir viena no Rīgas brīvēstā visvairāk pārkrautajām beramkravām, neskaitot 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	• 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: ○ 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 aizsalt). 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 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

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

Tabula 9

Rīgas brīvostas galvenie kravu attīstības segmenti

Segments	Pamatojums	Mērķis (-i)
Konteinerkravas	• 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	• Saglabāt un palielināt tranzīta tirgus daļu • Veicināt apstrādes rūpniecības attīstību Rīgas brīvostas teritorijā, nosakot atbalstāmās nozares ar vislielāko kravu attīstības potenciālu
Lauksaimniecības un mežsaimniecības kravas	• 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	• Palielināt vietējā tirgus daļu, nodrošinot eksporta graudu un labības produktu pārkraušanu Daugavas kreisajā krastā, kas atrodas tuvāk galvenajam kravu baseinam (Zemgales reģionam) • Palielināt kravu pārvadājumu pievienoto vērtību, radot iespējas Rīgas brīvostā izveidot liela apjoma kravu uzglabāšanas noliktavas un veikt kravu apstrādi (šķirošanu, fasēšanu u.c.)
Prāmju un pasažieru pārvadājumi	• 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	• 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 brīvostas kravu apgrozījuma prognozi situācijā, kad vienlaicīgi iedarbojas vairāki Rīgas brīvostai nelabvēlīgi tirgus faktori.

Optimistiskais scenārijs ietver Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma prognozi situācijā, ja jūras kravu pārvadājumu tirgus attīstīsies Rīgas brīvostai labvēlīgi. Galveno scenārijus raksturojošo pieņēmumu kopsavilkums ir dots zemāk tabulā.

Tabula 10

Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma scenāriju pieņēmumi

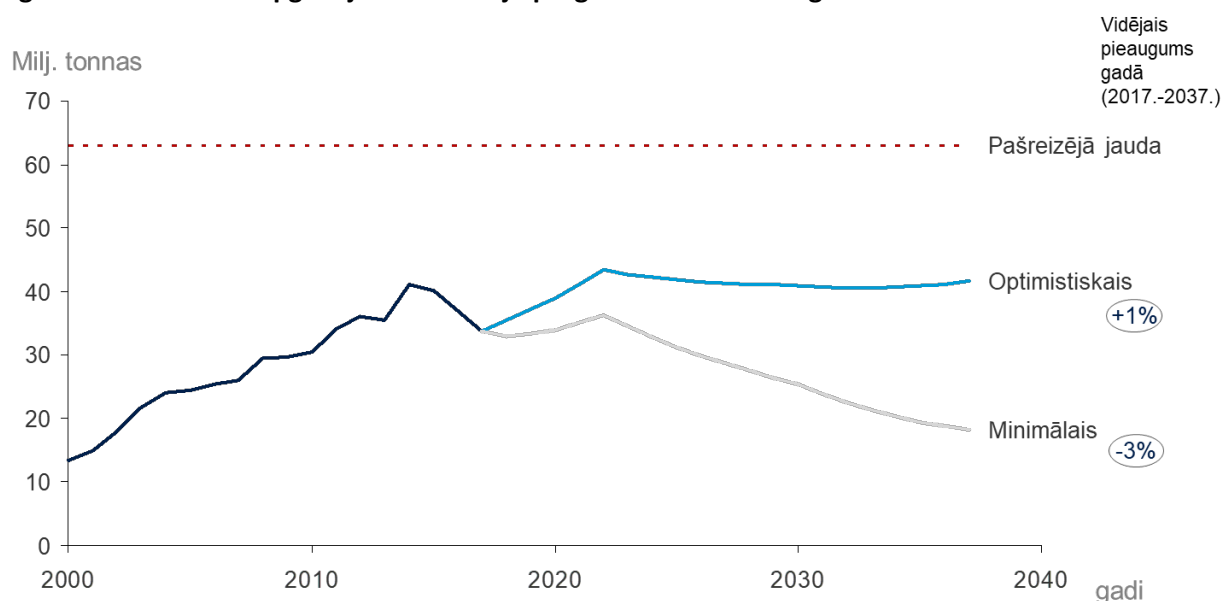
Galvenie pieņēmumi	Minimālais scenārijs	Optimistiskais scenārijs
Sociāli ekonomiskās tendences	- Negatīvs iedzīvotāju dabiskais pieaugums Rīgas brīvostas tirgus areāla lielākajā daļā - Zems pasaules IKP vidējā pieauguma temps - Inovāciju ierobežošana	- Negatīvs iedzīvotāju dabiskais pieaugums Rīgas brīvostas tirgus areāla lielākajā daļā - Levējams pasaules vidējā IKP pieauguma temps - Neliels IKP pieauguma temps Rīgas brīvostas tirgus areāla lielākajā daļā - Inovāciju attīstība
Ģeopolitika	- Sāncensība par ietekmi un resursiem starp lielvarām - Valstīm neizdodas panākt vienošanos par globāli svarīgiem jautājumiem, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu	Uzlabojas starpvalstu sadarbība globāli svarīgos jautājumos, piemēram, par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu
Enerģētika	- Zems IKP pieaugums pazemina energoresursu cenas, kas samazina AER konkurētspēju - Prioritāte energoresursu nodrošināšanai pretstatā vides aizsardzībai un ilgtspējas attīstības veicināšanai - Fosilo energoresursu patēriņa pieaugums Rietumeiropas u.c. valstīs, kas ir Krievijas energoresursu eksporta tirgus	- 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	- 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 un energoresursus	- Levējams IKP pieaugums, ko ietekmē tirdzniecības liberalizācija - Levējams 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. Optimistiskajā scenārijā Rīgas brīvostas kopējais kravu apgrozījums līdz 2028.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. Attēlā zemāk ir dota Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma ilgtermiņa prognoze abiem scenārijiem laika posmā no 2018. līdz 2037.gadam.

Attēls 17

Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma scenāriju prognozes 2018.-2037.g.

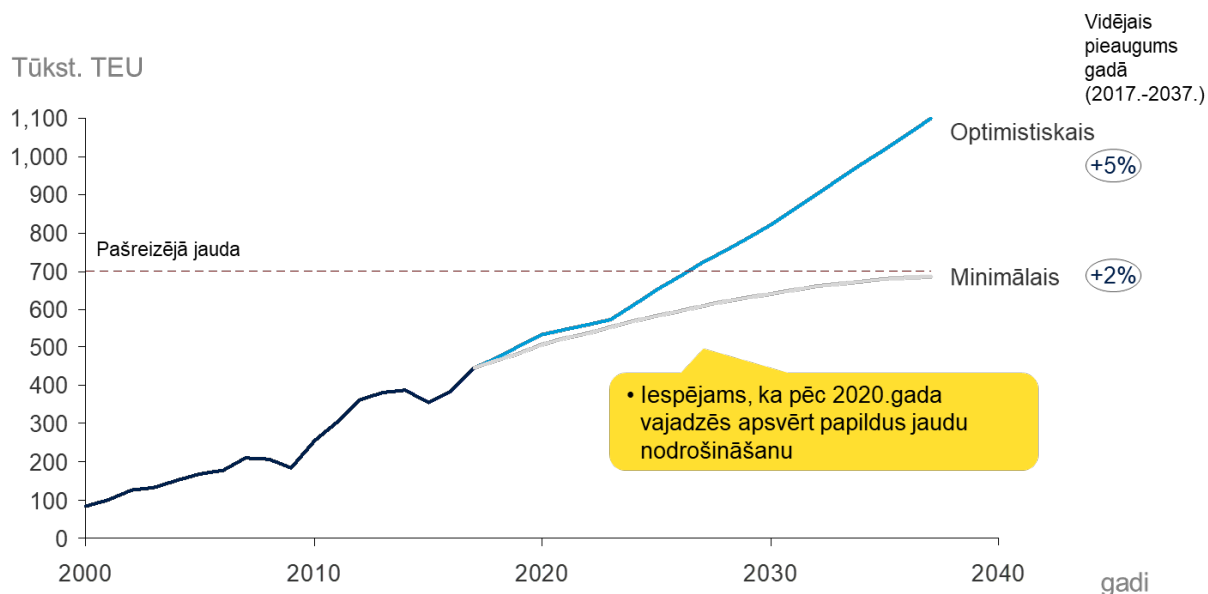


Avots: RBP

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. Attēlā zemāk ir dota Rīgas brīvostas konteinerkravu apgrozījuma ilgtermiņa prognoze abiem scenārijiem laika posmā no 2018. līdz 2037.gadam.

Attēls 18

Konteinerkravu apgrozījuma scenāriju prognozes 2018.-2037.g.

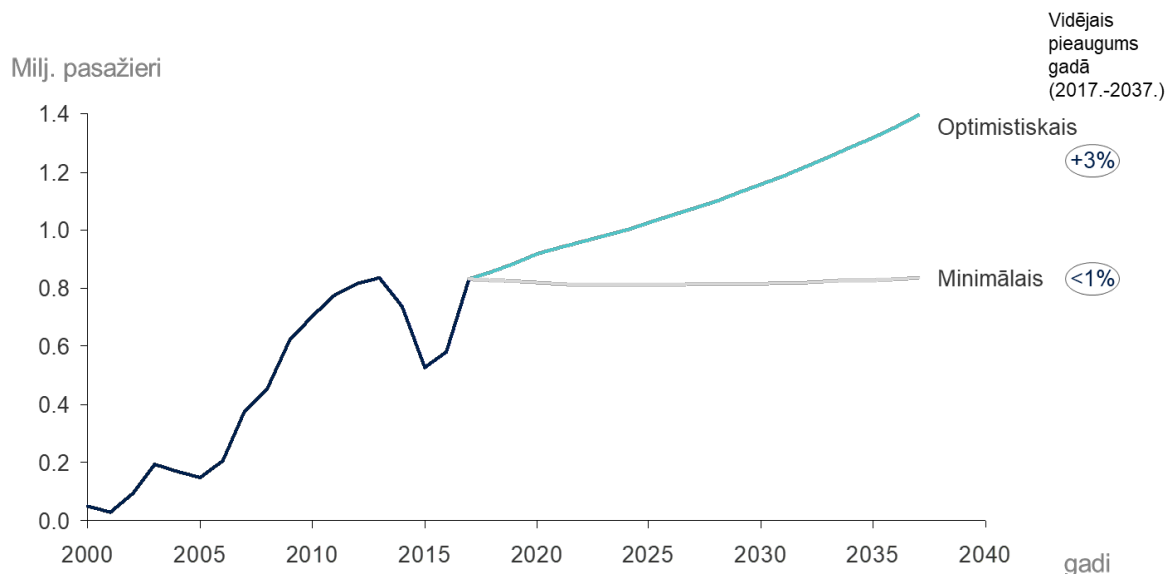


Avots: POR

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 attēlu zemāk).

Attēls 19

Pasažieru skaita scenāriju prognozes 2018.-2037.g.



Avots: POR

Turpmāk nodaļas izklāstā ir dots prognožu atšifrējums pa galvenajām Rīgas brīvostā apkalpotajām kravu grupām un pasažieriem Minimālajam un Optimistiskajam scenārijam.

5.1. Minimālais scenārijs

5.1.1. Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums

Minimālā scenārijā ir izmantoti šādi makroekonomiskie pieņēmumi:

- Rīgas brīvostas tirgus areāla valstu iedzīvotāju skaits līdz 2030.g. paliek nemainīgs 282 milj., bet līdz 2037. gadam samazinās līdz 276 milj.;
- tirgus areāla IKP no 2,5 triljoniem USD palielinās līdz 3 triljoniem USD 2027.g. un 3,7 triljoniem USD 2037.g. (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 10.tabulu XXX 5.nodaļas sākumā) paredzama palēnināta tautsaimniecības un ārējas 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.g. līdz 10 milj. tonnu 2028.g. 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 strādājošie ogļu termināļi daļēji pieder 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 mežsaimniecības 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.g. 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.

Mežsaimniecības kravu segmentā saglabāsies zināma stabilitāte, jo šo kravu plūsmu galvenokārt veido Latvijas kokmateriālu eksports. Nedaudz vairāk par pusi no kokmateriāliem 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 brīvdostas 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 brīvdostas tirgus daļa no 6% 2017.gadā samazināsies līdz 4% 2028.gadā un 3% 2037.g. Rīgas brīvdostā 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

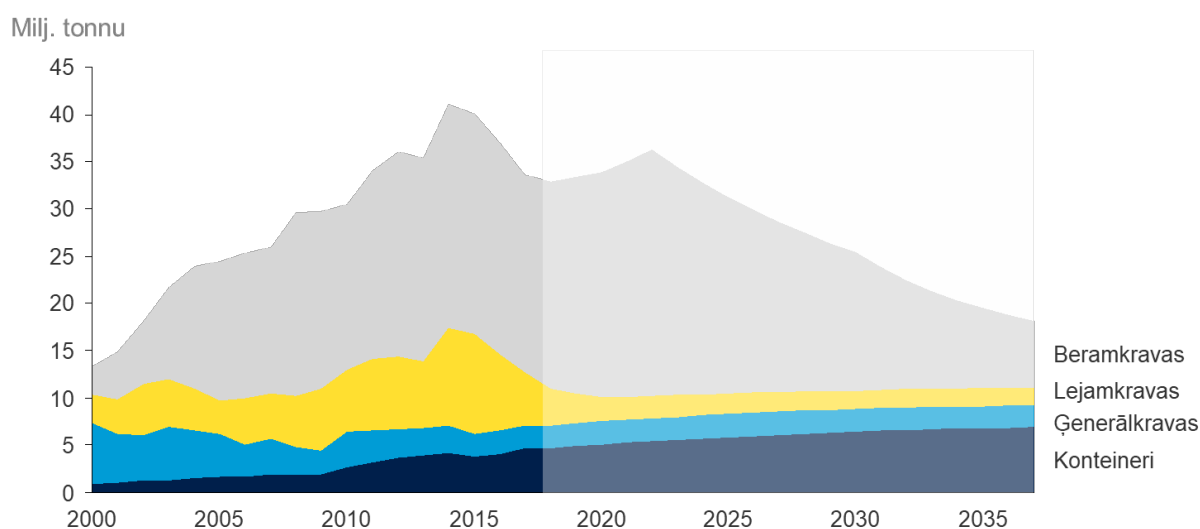
Minimālais scenārijs paredz, ka negatīva iedzīvotāju dabiskā un mehāniskā pieauguma rezultātā samazināsies pasažieru skaits, neskatoties uz Rīgas brīvdostas veiktajām mārketinga aktivitātēm pasažieru piesaistīšanai. Tā rezultātā samazināsies ar prāmjiem pārvadāto pasažieru skaits, kā arī netiks atvērti jauni prāmju maršruti vai nodrošināti papildu prāmji esošajā maršrutā Rīga-Stokholma. Pasažieru skaitam prognozēts samazinājums līdz 818 tūkst. cilvēkiem 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 dots attēlā zemāk.

Attēls 20

Minimālā scenārija kravu apgrozījuma prognoze pa kravu veidiem 2018.-2037.g.



Avots: POR

5.2. Optimistiskais scenārijs

5.2.1. Makroekonomisko pieņēmumu raksturojums

Optimistiskajā scenārijā ir izmantoti šādi makroekonomiskie pieņēmumi:

- Rīgas brīvdostas tirgus areāla valstu iedzīvotāju skaits palielināsies no 282 milj. līdz 287 milj. 2027.gadā, turpmāk samazinoties līdz 285 milj. 2037.gadā;
- Rīgas brīvdostas tirgus areāla valstu IKP no 2,5 triljoniem USD palielināsies līdz 3,3 triljoniem USD 2027.gadā un 4 triljoniem USD 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 šīs grupas kravu apgrozījuma samazinājums ilgtermiņa perspektīvā, 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 oglēm 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 oglēm samazināšanās Austrumāzijas un Dienvidāzijas valstīs pēc 2030.gada (pieaugot dabas gāzes un AER izmantošanai);
- neliels Krievijas iekšējā tirgus pieprasījuma pēc oglēm 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 strādājošie ogļu pārkraušanas stividoruzņēmumi joprojām daļēji piederēs Krievijas rezidentiem.

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 mežsaimniecības 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. t līdz 4 milj. tonnu 2028.g. un 4,7 milj. tonnu 2037.g., 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.g., ko veicinās Krievijas un Baltkrievijas eksporta pieaugums un ciešas saites starp termināļiem Rīgas brīvostā un ražotājiem tirgus areāla valstīs.

Mežsaimniecības 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

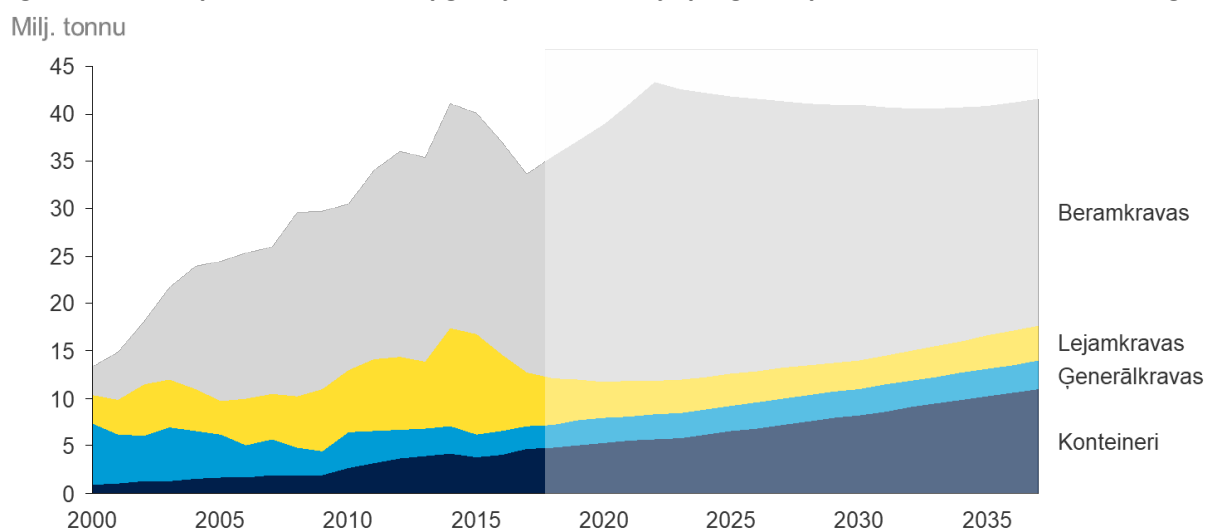
Optimistiskais scenārijs paredz, ka Rīgas pašvaldība un RBP īstenos saskaņotas aktivitātes, lai popularizētu Rīgas pilsētu un veicinātu kruīza pārvadājumu attīstību. Papildus tam RBP veiks ieguldījumus pasažieru termināļa infrastruktūras uzlabošanā, padarot Rīgu par pievilcīgāku kruīza kuģu galamērķi. 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 dots attēlā zemāk.

Attēls 21

Rīgas brīvostas optimistiskā kravu apgrozījuma scenārija prognoze pa kravu veidiem 2018.-2037.g.



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 tabulu zemāk). 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 11

Rīgas brīvostas SVID analīzes matrica

Stiprās puses	Vājās puses
- 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.	- Augsts tranzitkravu īpatsvars ostas kravu portfeli; 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 sašķidrinātās dabas gāzes (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
- Eksporta pieaugums Latvijā un osta 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.	- 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 STRATĒGIJA

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 atspoguļota nākamajā attēlā, kam seko SM izpildes rezultātīvo rādītāju saraksts. Rezultatīvie rādītāji nodrošina SM izpildes kontroles iespējas.

Attēls 22

Stratēģisko mērķu 2019.-2028.gadam karte

Rīgas brīvostas 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	SM 5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus				
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 brīvostā		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				

Tabula 12

Stratēģisko mērķu 2019.-2028.gadam izpildes rezultatīvie rādītāji

Stratēģiskais mērķis	SM izpildes rezultatīvie rādītāji
SM1: Veicināt stabilu kravu apjomu pieaugumu ilgtermiņā	- Rīgas brīvostā pārkrauto kravu apjoma pieaugums 2019.-2028.g.: - konteinerkravas – 0.6-1 milj. TEU gadā; - kopējais kravu apgrozījums – 35-40 milj.t. gadā; - pozitīvs vidējais gada pieaugums (%) 5 un 10 gadu periodā.
SM 2: Izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā	- Kruīza kuģu un pasažieru skaita pieaugums: - kruīza kuģu skaits: mērķis ir vairāk nekā 100 kuģu ienācieni gadā; - kruīza pasažieru skaits: vairāk nekā 100 tūkst. pasažieri gadā. - Pasažieru un kravas prāmju satiksmes pieaugums: - Regulāro prāmju līniju skaita palielinājums: mērķis ir vairāk nekā 1.
SM 3: Veicināt efektīvāku ostas teritorijas izmantošanu un piesaistīt brīvajām ostas teritorijām attīstības projektus, kas veicina jūras kravu apgrozījuma palielināšanos	- Ostas teritorijas iznomātās daļas pieaugums (% un ha). - Ar ostas darbību saistītu jaunu zemes nomnieku skaita pieaugums (skaits). - Jaunu zemes nomnieku skaits, kas uzsāk ar ostas funkcijām saistītu komercdarbību (skaits). - Nomas teritorijas izmantošanas intensitāte (milj.t./ha dalījumā pa galvenajiem kravu segmentiem). - Jaunu zemes nomnieku radītais kravu apgrozījums (milj.t./gadā). - Investīcijas pamatlīdzekļos un nemateriālajos aktīvos ostas teritorijā (milj. EUR).
SM 4: Veicināt ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstību Rīgas brīvostā	- Zemes nomnieku – ražošanas un kravu pievienotās pakalpojumu uzņēmumu skaita pieaugums (skaits). - Ostas teritorijā sniegto pievienotās vērtības un ražošanas pakalpojumu nomenklatūras pieaugums. - Zemes nomnieku – ražotņu radītais kravu apgrozījums (milj.t./gadā). - Investīcijas pamatlīdzekļos un nemateriālajos aktīvos ostas teritorijā (milj. EUR).
SM 5: Veicināt Rīgas brīvostas atpazīstamību un piesaistīt jaunus klientus	- Zemes nomnieku skaita pieaugums (skaits). - Ostas klientu skaita pieaugums – kuģošanas līnijas, kravu nosūtītāji, u.c. (skaits). - Jauno nomnieku investīcijas pamatlīdzekļos un nemateriālajos aktīvos ostas teritorijā (milj. EUR). - Rīgas brīvostas 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 turpināta Rīgas brīvostas interešu pārstāvniecība ekonomisko sakaru veicināšanas, transporta un loģistikas, kā arī kruīzu pārvadājumu nozares starptautiskajās organizācijās.
SM 6: Uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu apkalpošanas infrastruktūru	- Kuģošanas kanāla platums visā ostas akvatorijā ir atbilstošs kuģu izmēra pieaugumam (kanāla platums vismaz 150 m). - Kuģošanas kanāla dziļums ir atbilstošs kuģu izmēra pieaugumam (pēc nepieciešamības: posmā no vārtiem līdz Krievu salai līdz atzīmei 16-17 m; līdz Kundziņsalas dienvidu daļai līdz atzīmei 16 m). - Ir veikta Rīgas brīvostas 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). • Nepieaug 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	• 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 dzelzceļa infrastruktūras modernizēšana Rīnūžos un Daugavgrīvā. • Veikta Spilves teritoriju pielāgošana ostas darbības nodrošināšanai.
SM 8: Nodrošināt mūsdienu un nākotnes izaicinājumiem atbilstošas un efektīvas ostas drošības un aizsardzības sistēmas	• 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 EORŠS). • Ir veikta ostas sistēmu sasaiste ar valsts pārvaldes (polīcija, mīta, robezsardze) 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	• 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 lekšējā audita sistēma un nodrošināta tās rekomendāciju ieviešana. • Ir izstrādāta un ieviesta RBP korporatīvās kultūras politika. • Tiek veikta darbinieku efektivitātes un iesaistes izvērtēšanas sistēmas izveide un ieviešana.
SM 10: Īstenot ilgtspējīgu finanšu politiku	• 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 aizdevējiestāžu izvirzītie nosacījumi finanšu rādītājiem.

SM 11: Stiprināt Rīgas brīvostu kā sociāli atbildīgu un sabiedrībai atvērtu vienumu	- 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. - Tiek īstenota mērķtiecīga RBP komunikācijas politika.
SM 12: Veidot Rīgas brīvostas uzņēmumu "klasteri", nodrošinot pakalpojumu pieejamību un sinerģiju	- Visiem komercpakalpojumiem ostā ir pieejami vismaz divi pakalpojumu sniedzēji. - Ostas pakalpojumu sniedzēju skaita palielinājums. - Ostā tiek nodrošināti visi tirgus pieprasījumam atbilstošie pakalpojumi. - 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	- 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 ievad/izveddokumentu noformēšanu).
SM 14: Mazināt Rīgas brīvostas darbības ietekmi uz vidi	- Tiek uzturēta standartiem atbilstoša Vides kvalitātes vadības sistēma. - Izveidota un ieviesta vienota Ostas vides aspektu monitoringa programma. - Tiek turpināta 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. - Izstrādāta Kuģu krasta elektrības apgādes stratēģija un uzsākta tās ieviešana. - Samazināts ar ostas darbību saistīto piesārņojumu incidentu skaits ostā. - Samazināts 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) sniegts 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 analīzē* 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 ("*container hub port*"), kas apkalpo kravu plūsmas Eirāzijas kontinentā.

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 apkalpošanai ir pietiekama esošo un arī papildu plūsmu apkalpošanai.

Galvenās darbības SM1 sasniegšanai

- Veicināt konteinerkravu pārkraušanu:
 - piesaistīt jaunas konteineru pārvadājumu līnijas, tai skaitā *tālo distanču* (deep-sea) līnijas;
 - piesaistīt Rīgas brīvostas neizmantotajās 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 VAS "Latvijas Dzelzceļš" u.c. iesaistītajām pusēm veicināt konteinerkravu pārvadājumu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram;
- Veicināt lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu pārkraušanu:
 - piesaistīt Rīgas brīvostas neizmantotajās 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 VAS "Latvijas Dzelzceļš" u.c. iesaistītajām pusēm veicināt lauksaimniecības un mežrūpniecības kravu pārvadājumu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram no Lietuvas, 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 *sākuma un galamērķi* ("turnaround port");
 - nodrošināt RBP un Rīgas pilsētas pārstāvniecību kruīzu nozares asociācijās (skatīt arī SM15);
- 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.

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 brīvdabas 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.);
- Sadarbībā 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.

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

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 brīvdabā attīstāmas ražotnes, kuru darbība piesaistīs izejvielu un/vai gatavās produkcijas jūras kravu plūsmas. Loģistikas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu (uzglabāšana, apstrāde, iepakojšana vai pārpakošana, konsolidēšana, konteinerizēšana, u.c.) pieejamība Rīgas brīvdabā sniedz klientiem plašākas izvēles iespējas un tādēļ 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 brīvdabā.

Galvenās darbības SM4 sasniegšanai

- Izstrādāt un ieviest jaunu zemes iznomāšanas kārtību, paredzot motivējošus nosacījumus ražošanas un kravu pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanas veicināšanai;
- Atbalstīt Rīgas brīvdabas 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 SM7, SM12 un SM15 sasniegšanas.

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

Pamatojums

Atpazīstamība veicina jaunu klientu piesaisti un augstas konkurences apstākļos sekmē papildus 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, VAS “Latvijas Dzelzceļš”, 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, *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.

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 jāpieņem 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 150m, 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 16-17m un no Krievu salas līdz Kundziņsalas dienvidu daļai ar dziļuma atzīmi līdz 15.5m, 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 ielīčus, 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 notekūdeņu 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 realizācijas, tomēr ir saistīts ar SM8, SM10, SM11 un SM14 izpildi.

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

Pamatojums

Lai nodrošinātu nekavētu kravu plūsmu no/uz Rīgas brīvostu, nepieciešams uzturēt un attīstīt ostas sauszemes transporta infrastruktūru, kuras caurlaides spēja ir salāgota ar VAS "Latvijas Dzelzceļš" 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" un 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 brīvostas ilgtspējīga attīstība.

Galvenie darbības SM7 sasniegšanai

- Izstrādāt vidēja termiņa *Rīgas ostas infrastruktūras uzturēšanas un modernizācijas plānu*;
- Izvērtēt un noteikt Rīgas brīvostas 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 ar savienojošo sliežu ceļu būvniecība saskaņoti ar VAS "Latvijas Dzelzceļš";
- 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 Daugavgrīvā;
- 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 brīvajās teritorijās (t.sk. Spilve);
- Palielināt Rīgas brīvostas inženierkomunikāciju tīklu jaudu;
- Sadarbībā ar VAS "Latvijas Dzelzceļš" projekta "Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija" ietvaros risināt jautājumu par dzelzceļa tīkla elektrifikāciju līdz Rīgas brīvostas 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.

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).

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 aplikācija*, 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 mainīga 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, zinātni 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 caur sabiedrības piekrišanu ostas attīstības projektu īstenošanai, Rīgas brīvostas labā tēla veidošanu, utt. SM11 izpilde ir atkarīga no SM5, SM9 un SM14 izpildes.

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 marketinga, 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.

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 aplikācijas, u.c.);
- Sadarbībā ar VAS “Latvijas Dzelzceļš”, 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 brīvēstā;
- 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. FINANŠU PLĀNS UN SOCIĀLI EKONOMISKĀ IETEKME

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavots Stratēģiskais finanšu plāns, aprēķinot RBP plānotos ieņēmumus un darbības izmaksas, kā arī plānotās investīcijas un ar tām saistītās finansēšanas plūsmas. 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 nemonetāros 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 prognozi 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 izvēlētajā attīstības scenārija. Prognozē ir iekļauta izmaksu indeksācija ar inflācijas koeficientu, balstoties uz LR Finanšu ministrijas publicētajām makroekonomisko pieņēmumu un prognožu skaitliskajām vērtībām.

Finanšu aprēķini ir sagatavoti EUR valūtā, neiekļaujot PVN. RBP galvenokārt veic darījumus EUR un USD, 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.

Finanšu plānā ir paredzēta "atvērta" investīciju sadaļa. Finanšu plānā ir iekļautas investīciju projektu izmaksas, kuri ir uzsākti *RBAP 2009-2018* darbības periodā, vai arī kuru realizācija ir ieplānota 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 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 kalendārais plāns. Par šo projektu realizāciju 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 aizņēmuma līgumu izpildi saskaņā ar grafikiem. Nākotnē plānoto investīciju projektu realizācija 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, tekošo investīciju prognozi, un finansēšanas naudas plūsmas prognozi. Finanšu plāna galvenie rezultatīvie rādītāji ir apkopoti tabulā zemāk.

Tabula 13

RBP finanšu rādītāji, katram scenārijam, 2019.gadā un 2028.gadā, milj. EUR

Rādītājs	Minimālais scenārijs		Optimistiskais scenārijs	
Gads	2019	2023	2019	2023
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, kamēr 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 “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai 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.

RBP plānoto investīciju projektu saraksts *RBAP 2019-2028* darbības periodam (bez īstenošanas laika grafika) ir atspoguļots tabulā zemāk.

Tabula 14

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

Investīciju veikšanas joma vai projekts	Aplēstās investīcijas, milj. EUR
Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā pārbūve (padziļināšana, paplašināšana)	80
Austrumu un Rietumu mola rekonstrukcija	40
RBP īpašumā un valdījumā esošo piestātņu modernizācija	10
Dzelzceļa infrastruktūra	25
Ceļi un laukumi	1
Elektroapgādes joma	0,2
Ūdensapgādes un kanalizācijas tīkli	0,8
Infrastruktūras attīstība Krievu salas rietumu pusē (Hapaka grāvja rekonstrukcija līdz Bolderājas dzelzceļa tiltam un piestātņu frontes būvniecība pie Hapaka grāvja)	Investīcijas ir jāprecizē atkarībā no projekta sastāva un papildus izpētes
Spilves pļavu pamata infrastruktūras izveidošana (autoceļu tīkls un pievedceļi, komunikācijas)	Investīcijas ir jāprecizē atkarībā no projekta sastāva un papildus izpētes
Logistikas centra būvniecība Spilves pļavu teritorijā	Investīcijas ir jāprecizē atkarībā no projekta sastāva un papildus izpētes

Avots: RBP

Ņemot vērā mainīgu tirgus situāciju, īpaši 10 gadu attīstības dokumenta kontekstā, pastāv iespēja, ka daļa no tabulā minētajiem projektiem tiks atcelti 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 realizēšanas 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 dota tabulā zemāk.

Tabula 15

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
Darbspēka izmaksu risks	1	2	2
Politiskais risks	1	2	2
Tiesiskais risks	1	1	1

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

Tabula 16

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 jūtīguma 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 brīvoztā 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 minerālmēslu, naftas produktu 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 nenožīmīgi, savukārt starptautiskā līmeņa ar ģeopolitiskās situācijas izmaiņām saistītie riski 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 kvalitatīva sociāli ekonomiskā analīze, identificējot iespējamās netiešās ieguvumus un izmaksas no RBAP 2019-2028 realizācijas, neveicot identificēto ietekmju kvantificēšanu (izteikšanu naudas izteiksmē).

Rīgas brīvosta ir nozīmīgs infrastruktūras objekts, kas rada vairākas tiešās un netiešās ietekmes uz Rīgas pilsētu un Latvijas tautsaimniecību. RBP ir nodarbināti ~300 cilvēku, bet Rīgas brīvostā – ~5 000 cilvēku. Savukārt Rīgas brīvostu apkalpošajos uzņēmumos kopumā ir nodarbināti vēl ~15 000 cilvēku. Turklāt investīciju projektu realizācija nodrošina darbavietu radīšanu arī citās saistītajās tautsaimniecības nozarēs (būvniecība, transports u.c.). Piemēram, projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” realizācijā bija iesaistīti ~2 000 cilvēku⁵. Tas ļauj secināt, ka Rīgas brīvosta ir viens no nozīmīgākajiem darba devējiem Rīgas pilsētā, un arī Latvijas mērogā nozīmīgs saimnieciskās darbības veicējs.

Rīgas brīvostas attīstība var atstāt būtisku ietekmi uz saistītajām tautsaimniecības nozarēm, kā arī uz sabiedrību kopumā. Rīgas brīvostas attīstībai ir būtiska nozīme citu transporta nozares projektu īstenošanā, un arī pretēji – citu projektu īstenošana var ietekmēt Rīgas brīvostas attīstību. Nākamajā tabulā ir sniegta iespējamo tiešo un netiešo sociāli ekonomisko ietekmju kopsavilkums.

Tabula 17

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	Papildu ieguldījums tautsaimniecības izaugsmē projektu realizācijas laikā (projektēšana, būvmateriālu ražošana, transports, u.c.)	- 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	- Jauni apsaimniekošanas, piegāžu u.c. pakalpojumu līgumi vai papildus apjomi esošajiem līgumiem sakarā ar jaunu objektu ekspluatāciju - Ieguvums kuģniecības kompānijām un kravu nosūtītājiem saistībā ar a) lielāku kuģu ienākšanas iespēju ostā, un b) ātrāku kuģa ieiešanas/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	- 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)

⁵ Dati saskaņā ar RBP interneta vietnē sniegto informāciju.

	aktīvu cilvēku palikšanu Latvijā (izvēloties palikt uz dzīvi Latvijā)	
Pasažieru satiksmes attīstība	- Tūristu skaita pieaugums Rīgas pilsētā (gan no prāmju satiksmes, gan no kruīzu kuģiem), attiecīgi papildus ieņēmumi tūrisma industrijā - Ja Rīgas brīvosta sāk darboties kā kruīzu sākuma vai beigu osta: - 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 - Papildus ieguvumi tūrisma nozarei (naktsmītnes, ēdināšana u.c.) - Papildus attīstības impulss ar kuģu apkalpošanu un apgādi saistīto nozaru attīstībai (kuģu remonts, tehniskā apgāde, pārtikas apgāde u.tml.)	Iespējams cenu kāpums tūrisma un saistītajās industrijās sezonas laikā saistībā ar maksātspējīga pieprasījuma palielināšanos
Vides aizsardzības pasākumu īstenošana	- Saistīto nozaru atbalsts (vides pasākumu plānošana, projektēšana, īstenošana) - Iespējams papildus izmaksu slogs saistītajiem uzņēmumiem (piemēram, ostas termināļiem)	Sabiedrības dzīves kvalitātes uzlabošanās saistībā ar kvalitatīvāku pilsētvidi (mazāks piesārņojums, labāka pieeja ūdenstilpnēm, pievilcīgāka pilsētas ainava u.tml.)
Ostas drošības pasākumu īstenošana / uzlabošana	- Iespējams papildus izmaksu slogs saistītajiem uzņēmumiem (piemēram, ostas termināļiem) - Nemonetārs nozares ieguvums no augstāka drošības līmeņa Rīgas brīvēstā (samazināti avāriju draudi, samazināti pretlikumīgu rīcību draudi, u.c.)	Sabiedrības ieguvums no augstāka drošības līmeņa Rīgas brīvēstā (samazināti avāriju un attiecīgas negatīvas ietekmes uz dzīvojamajiem rajoniem draudi, samazināti sabiedriskās drošības draudi, u.c.)
Ostas tehnoloģiju attīstība	Ieguvumi no resursu patēriņa samazinājuma	Ieguvums no ostas darbības ekoloģiskā nospieduma samazināšanās

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

Tabula 18

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

Projekts	Pozitīva ietekme	Negatīva ietekme
<i>Rail Baltica</i>	- Iespējama papildus kravu plūsmas piesaistīšana Rīgas brīvostas termināļiem (tomēr šis potenciāls nav skaidrs, ņemot vērā izvēlēto <i>Rail Baltica</i> trasi un savienojuma neesamību ar Rīgas brīvostu) - 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 Ziemeļ- un Rietumeiropas valstīm	- Iespējama “šaurā punkta” izveidošanās Rīgas Centrālās stacijas pārbūves laikā, ierobežojot kravas 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	Iespējama Latvijas dzelzceļa koridora konkurētspējas uzlabošana, pārejot uz elektrisko vilci (taču pilnvērtīgai funkcionēšanai būtu jāparedz sliežu ceļu elektrificēšana no Šķirotavas stacijas līdz Rīgas brīvostas termināļiem, primāri līdz Krievu salai)	Iespējami vilcienu kustības ierobežojumi un caurlaides spējas īslaicīgs samazinājums būvniecības laikā
Dzelzceļa posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma rekonstrukcija	Posma caurlaides spējas palielināšana, izbūvējot otro sliežu ceļu posmā Mangaļi-Ziemeļblāzma	Iespējami vilcienu kustības ierobežojumi un caurlaides spējas īslaicīgs samazinājums būvniecības laikā
Tvaika ielas rekonstrukcija un satiksmes pārvada uz Kundziņsalu būvniecība	- 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	Nav konstatētas būtiskas negatīvas ietekmes

RBAP 2019-2028 iekļautajā *Stratēģiskajā rīcības plānā* ir definētas darbības, kas orientētas uz Rīgas brīvostas darbības un attīstības rādīto 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, VAS "Latvijas Dzelzceļš", VAS "Lidosta Rīga" u.c.).

9. FINANŠU PLĀNS UN SOCIĀLI EKONOMISKĀ IETEKME

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavots Stratēģiskais finanšu plāns, aprēķinot RBP plānotos ieņēmumus un darbības izmaksas, kā arī plānotās investīcijas un ar tām saistītās finansēšanas plūsmas. 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 nemonetāros 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 prognozi 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.

9.1. 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 izvēlētajā attīstības scenārija. Prognozē ir iekļauta izmaksu indeksācija ar inflācijas koeficientu, balstoties uz LR Finanšu ministrijas publicētajām makroekonomisko pieņēmumu un prognožu skaitliskajām vērtībām.

Finanšu aprēķini ir sagatavoti EUR valūtā, neiekļaujot PVN. RBP galvenokārt veic darījumus EUR un USD, 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.

Finanšu plānā ir paredzēta "atvērta" investīciju sadaļa. Finanšu plānā ir iekļautas investīciju projektu izmaksas, kuri ir uzsākti *RBAP 2009-2018* darbības periodā, vai arī kuru realizācija ir ieplānota 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 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 kalendārais plāns. Par šo projektu realizāciju 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 aizņēmuma līgumu izpildi saskaņā ar grafikiem. Nākotnē plānoto investīciju projektu realizācija 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.

9.2. Attīstības scenāriju finanšu prognozes

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

Tabula 19

RBP finanšu rādītāji, katram scenārijam, 2019.gadā un 2028.gadā, milj. EUR

Rādītājs	Minimālais scenārijs		Optimistiskais scenārijs	
Gads	2019	2023	2019	2023
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, kamēr 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).

9.3. 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 pārcelšanai 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.

RBP plānoto investīciju projektu saraksts *RBAP 2019-2028* darbības periodam (bez īstenošanas laika grafika) ir atspoguļots tabulā zemāk.

Tabula 20

RBP aplēstais nepieciešamo investīciju apjoms RBAP 2019-2028 darbības periodā, pa investīciju jomām

Investīciju veikšanas joma vai projekts	Aplēstās investīcijas, milj. EUR
Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā pārbūve (padziļināšana, paplašināšana)	80
Austrumu un Rietumu mola rekonstrukcija	40
RBP īpašumā un valdījumā esošo piestātņu modernizācija	10
Dzelzceļa infrastruktūra	25
Ceļi un laukumi	1
Elektroapgādes joma	0,2
Ūdensapgādes un kanalizācijas tīkli	0,8
Infrastruktūras attīstība Krievu salas rietumu pusē (Hapaka grāvja rekonstrukcija līdz Bolderājas dzelzceļa tiltam un piestātņu frontes būvniecība pie Hapaka grāvja)	Investīcijas ir jāprecizē atkarībā no projekta sastāva un papildus izpētes
Spilves pļavu pamata infrastruktūras izveidošana (autoceļu tīkls un pievedceļi, komunikācijas)	Investīcijas ir jāprecizē atkarībā no projekta sastāva un papildus izpētes
Loģistikas centra būvniecība Spilves pļavu teritorijā	Investīcijas ir jāprecizē atkarībā no projekta sastāva un papildus izpētes

Avots: RBP

Ņemot vērā mainīgu 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.

9.4. Jūtīguma un risku analīze

RBP finanšu darbības riski ir iedalīti četrās kategorijās: ekonomiskie riski, projektu realizēšanas riski, darbības riski, un politiskie riski. Galvenajiem identificētajiem riskiem ir noteikta to varbūtība un ietekme. Ietekme tiek kvantificēta, izmantojot jūtīguma 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 dota tabulā zemāk.

Tabula 21

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

Tabula 22

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 jūtīguma 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 produktu un konteineru pārkraušana Rīgas brīvostā 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 iespējama 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 ar ģeopolitiskās situācijas izmaiņām saistītie riski 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.

9.5. Sociāli ekonomiskā ietekme

RBAP 2019-2028 ietvaros ir sagatavota kvalitatīva sociāli ekonomiskā analīze, identificējot iespējamās netiešās ieguvumus un izmaksas no *RBAP 2019-2028* realizācijas, neveicot identificēto ietekmju kvantificēšanu (izteikšanu naudas izteiksmē).

Rīgas brīvosta ir nozīmīgs infrastruktūras objekts, kas rada vairākas tiešās un netiešās ietekmes uz Rīgas pilsētu un Latvijas tautsaimniecību. RBP ir nodarbināti ~300 cilvēki, bet Rīgas brīvostā – ~5 000 cilvēku. Savukārt Rīgas brīvostu apkalpojošajos uzņēmumos kopumā ir nodarbināti vēl ~15 000 cilvēku. Turklāt investīciju projektu realizācija nodrošina darbavietu radīšanu arī citās saistītajās tautsaimniecības nozarēs (būvniecība, transports u.c.). Piemēram, projekta “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” realizācijā bija iesaistīti ~2 000 cilvēku⁶. Tas ļauj secināt, ka Rīgas brīvosta ir viens no nozīmīgākajiem darba devējiem Rīgas pilsētā, un arī Latvijas mērogā nozīmīgs saimnieciskās darbības veicējs.

Rīgas brīvostas attīstība var atstāt būtisku ietekmi uz saistītajām tautsaimniecības nozarēm, kā arī uz sabiedrību kopumā. Rīgas brīvostas attīstībai ir būtiska nozīme citu transporta nozares projektu īstenošanā, un arī pretēji – citu projektu īstenošana var ietekmēt Rīgas brīvostas attīstību. Nākamajā tabulā ir sniegta iespējamo tiešo un netiešo sociāli ekonomisko ietekmju kopsavilkums.

Tabula 23

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	Papildu ieguldījums tautsaimniecības izaugsmē projektu realizācijas laikā (projektēšana, būvmateriālu ražošana, transports, u.c.)	- 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)

⁶ Dati saskaņā ar RBP interneta vietnē sniegto informāciju.

Jaunās infrastruktūras un termināļu ekspluatācija	- Jauni apsaimniekošanas, piegāžu u.c. pakalpojumu līgumi vai papildus apjomi esošajiem līgumiem sakarā ar jaunu objektu ekspluatāciju - Ieguvums kuģniecības kompānijām un kravu nosūtītājiem saistībā ar a) lielāku kuģu ienākšanas iespēju ostā, un b) ātrāku kuģa ieiešanas/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)	- 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	- Tūristu skaita pieaugums Rīgas pilsētā (gan no prāmju satiksmes, gan no kruīzu kuģiem), attiecīgi papildus ieņēmumi tūrisma industrijā - Ja Rīgas brīvosta sāk darboties kā kruīzu sākuma vai beigu osta: a) 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 b) Papildus ieguvumi tūrisma nozarei (naktsmītnes, ēdināšana u.c.) c) Papildus attīstības impulss ar kuģu apkalpošanu un apgādi saistīto nozaru attīstībai (kuģu remonts, tehniskā apgāde, pārtikas apgāde u.tml.)	Iespējams cenu kāpums tūrisma un saistītajās industrijās sezonas laikā saistībā ar maksātpējīga pieprasījuma palielināšanos
Vides aizsardzības pasākumu īstenošana	- Saistīto nozaru atbalsts (vides pasākumu plānošana, projektēšana, īstenošana) - Iespējams papildus izmaksu slogs saistītajiem uzņēmumiem (piemēram, ostas termināļiem)	Sabiedrības dzīves kvalitātes uzlabošanās saistībā ar kvalitatīvāku pilsētvidi (mazāks piesārņojums, labāka pieeja ūdenstilpnēm, pievilcīgāka pilsētas ainava u.tml.)
Ostas drošības pasākumu īstenošana / uzlabošana	- Iespējams papildus izmaksu slogs saistītajiem uzņēmumiem (piemēram, ostas termināļiem) - Nemonētārs nozares ieguvums no augstāka drošības līmeņa Rīgas brīvostā (samazināti avāriju draudi, samazināti pretlikumīgu rīcību draudi, u.c.)	Sabiedrības ieguvums no augstāka drošības līmeņa Rīgas brīvostā (samazināti avāriju un attiecīgas negatīvas ietekmes uz dzīvojamajiem rajoniem draudi, samazināti sabiedriskās drošības draudi, u.c.)

Ostas tehnoloģiju attīstība	• ieguvumi no resursu patēriņa samazinājuma	• ieguvums no ostas darbības ekoloģiskā nospieduma samazināšanās
-----------------------------	---	--

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

Tabula 24

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

Projekts	Pozitīva ietekme	Negatīva ietekme
<i>Rail Baltica</i>	• iespējama papildus kravu plūsmas piesaistīšana Rīgas brīvostas termināļiem (tomēr šis potenciāls nav skaidrs, ņemot vērā izvēlēto <i>Rail Baltica</i> trasi un savienojuma neesamību ar Rīgas brīvostu) • 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 Ziemeļ- un Rietumeiropas valstīm	• iespējama “šaurā punkta” izveidošanās Rīgas Centrālās stacijas pārbūves laikā, ierobežojot kravas 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	• iespējama Latvijas dzelzceļa koridora konkurētspējas uzlabošana, pārejot uz elektrisko vilci (taču pilnvērtīgai funkcionēšanai būtu jāparedz sliežu ceļu elektrificēšana no Šķīrotavas stacijas līdz Rīgas brīvostas termināļiem, primāri līdz Krievu salai)	• iespējami vilcienu kustības ierobežojumi un caurlaides spējas īslaicīgs samazinājums būvniecības laikā
Dzelzceļa posma Sarkandaugava-Mangaļi-Ziemeļblāzma rekonstrukcija	• Posma caurlaides spējas palielināšana, izbūvējot otro sliežu ceļu posmā Mangaļi-Ziemeļblāzma	• iespējami vilcienu kustības ierobežojumi un caurlaides spējas īslaicīgs samazinājums būvniecības laikā
Tvaika ielas rekonstrukcija un satiksmes pārvada uz Kundziņsalu būvniecība	• 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	• Nav konstatētas būtiskas negatīvas ietekmes

RBAP 2019-2028 iekļautajā *Stratēģiskajā rīcības plānā* ir definētas darbības, kas orientētas uz Rīgas brīvostas darbības un attīstības rādīto 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, VAS "Latvijas Dzelzceļš", VAS "Lidosta Rīga" u.c.).