

Apstiprināts ar
Liepājas SEZ valdes lēmumu Nr.
no 2008. gada 13. augusta

Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas attīstības plāns

2008. – 2017. gadam

Saturs

Saturs.....	2
Ievads.....	4
1. Vispārējā informācija.....	4
1.1. Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zona.....	4
1.2. Liepājas osta.....	5
1.2.1. Liepājas ostas darbība.....	6
1.2.2. Pārkraušanas apjomi un kravu struktūra Liepājas ostā.....	6
1.3. Likumdošanas ietvars.....	7
1.4. Plānošanas ietvars.....	7
1.5. Administratīvais ietvars.....	7
1.6. Stratēģiskais ietvars.....	9
2. Attīstības plāna izstrāde.....	10
2.1. Attīstības plāna izstrādes pamatojums.....	10
2.2. Attīstības plāna izstrādes process.....	10
2.3. Saistošie dokumenti.....	11
3. Osta.....	12
3.1. Esošā situācija.....	12
3.1.1. Nozares attīstība.....	12
3.1.2. Kravu pārvadājumu tirgus attīstības prognozes.....	13
3.2. Attīstības iespējas un attīstību virzošie spēki.....	14
3.2.1. Ostas teritorijas izmantošana.....	14
3.2.2. Ostas drošība.....	15
3.2.3. Ostas tēls.....	16
3.2.4. Vides aizsardzība.....	16
3.2.5. Publiskā Privātā Partnerība.....	17
3.2.6. Rūpniecība.....	17
3.3. SVID.....	17
3.4. Attīstības stratēģija.....	19
3.4.1. Misija (un attīstības vīzija).....	19
3.4.2. Stratēģiskie mērķi un uzdevumi.....	20
3.5. Darbības programma.....	20
3.5.1. Infrastruktūras attīstība.....	20
3.5.2. Kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana.....	23
3.5.3. Vides aizsardzība.....	24
3.5.4. Marketinga stratēģija.....	24
3.5.5. Rūpniecības attīstība.....	25
3.6. Liepājas SEZ pārvaldes attīstības projekti.....	25
3.6.1. Liepājas ostas pievedceļi.....	26
3.6.2. Liepājas ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana.....	28
3.6.3. Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija.....	29
3.6.4. Liepājas ostas viļņlaužu izpēte un rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde.....	31
3.6.5. Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija.....	32
3.6.6. Liepājas ostas sauszemes pievadceļu rekonstrukcija.....	32
3.7. Komercsabiedrību attīstības projekti.....	33
3.7.1. Kombinētā ģenerālo kravu un konteineru termināla celtniecība.....	33
3.7.2. Liepājas Multimodālā Termināla celtniecība.....	34
3.7.3. Beramkravu termināla (42., 43. piestātne) 2. kārtas būvniecība.....	35

3.7.4. Beramkravu termināla (51. piestātne) 2. kārtas būvniecība.....	36
3.7.5. Specializēta metāla kravu pārkraušanas termināla (49., 50. piestātne) būvniecība.....	36
3.7.6. Naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecība.....	37
3.7.8. Ferosakausējumu termināla 2. kārtas būvniecība.....	38
3.8. Prognozes.....	38
3.8.1. Pieeja un metodoloģija.....	38
3.8.2. Prognozes pa kravu veidiem.....	39
3.8.3. Ostas apmeklējuma prognozes.....	41
3.8.4. Attīstības scenāriji.....	42
3.9. Finanšu plāns.....	45
4. Speciālā Ekonomiskā Zona.....	47
4.1. Esošā situācija.....	47
4.2. Attīstības iespējas un attīstību virzošie spēki.....	47
4.2.1. Darbaspēka pieejamība.....	47
4.2.2. Infrastruktūras pieejamība.....	48
4.2.3. Marketings.....	48
4.2.4. Komercedarbības attīstību veicinoši pasākumi.....	48
4.3. SVID.....	48
4.4. Attīstības stratēģija.....	50
4.4.1. Misija (un attīstības vīzija).....	50
4.4.2. Stratēģiskie mērķi un uzdevumi.....	51
4.5. Darbības programma.....	51
4.5.1. Infrastruktūras attīstība.....	51
4.5.2. Sadarbība ar investoriem.....	52
4.5.3. Jaunu nozaru attīstība.....	52
4.5.4. Marketings.....	52

Ievads

Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas attīstības plāns ir vidēja termiņa stratēģiskās plānošanas dokuments. Tā mērķis ir sekmēt līdzsvarotu un ilgtspējīgu Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas un ostas attīstību, nodrošinot Liepājas ekonomisko attīstību un konkurētspējas palielināšanos Eiropas Savienībā. Izstrādes procesā Liepājas SEZ attīstības plānā vienotā ietvarā ir integrēti ekonomiskie, vides un atsevišķu komercsabiedrību attīstības aspekti. Plānā ir izvirzīti stratēģiskie attīstības mērķi un noteiktas prioritātes šo mērķu sasniegšanai, kā arī noteikti rīcības virzieni un galvenie risināmie uzdevumi. Liepājas SEZ attīstības plāns ir pamats tālākai investīciju politikas izstrādei un realizācijai, veidojot vienotu ietvaru publisko investīciju, tajā skaitā arī ES finansējuma un privātā finansējuma piesaistes plānošanai.

1. Vispārējā informācija

1.1. *Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zona*

Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zona (SEZ) ir izveidota uz 20 gadiem - no 1997. gada 1. marta līdz 2017. gada 1. martam. SEZ teritorija sastāv no ostas, esošajām industriālajām teritorijām, starptautiskās lidostas, attīstības teritorijām, ar kopējo platību 3739 ha. Speciālās Ekonomiskās Zonas robežas nosaka Liepājas SEZ likums.

Liepājas SEZ teritorija iedalās šādās teritorijās:

- Osta – 1 182 ha;
- Pilsētas industriālās teritorijas ar kopējo platību - 543 ha;
- Starptautiskā lidosta ar kopējo platību - 251 ha;
- Bijusī militārā bāze Karosta ar kopējo teritoriju – 1 763 ha.

Saskaņā ar Liepājas SEZ likumu, Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zona ir izveidota ar mērķi attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisko preču apmaiņu caur Latviju. Tās uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai Liepājā, veicināt Liepājas reģiona attīstību.

Lai piesaistītu ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai, tādejādi sekmējot nosprausto mērķu sasniegšanu, komercsabiedrībām, kuras ir saņēmušas Liepājas SEZ sabiedrības statusu, ir tiesības uz sekojošiem tiešajiem nodokļu atvieglojumiem:

- 80% atlaide uzņēmuma ienākuma nodoklim, rēķinot no nodokļa pamatlikmes 25%;
- 80% atlaide nekustamā īpašuma nodoklim, ar iespēju piešķirt papildus atlaidi 20%.

SEZ uzņēmums saņem tiešo nodokļu atlaides par sākotnējiem ieguldījumiem līdz uzkrātā nodokļu atlaižu summa sasniedz 50 % no uzkrātās ieguldījumu summas.

Savukārt, lai veicinātu tirdzniecību un preču kustību caur Liepājas ostu, tādejādi sekmējot nosprausto mērķu sasniegšanu, komercsabiedrībām, kuras ir saņēmušas Liepājas SEZ un Brīvās Zonas sabiedrības statusus, ir tiesības uz sekojošiem netiešajiem nodokļu atvieglojumiem:

- 0% PVN likme preču piegādēm un pakalpojumiem speciālajā ekonomiskajā zonā un brīvajā zonā;
- atbrīvojums no muitas nodevām un akcīzes nodokļa naftas produktiem brīvajā zonā.

Skaitļi un fakti:

SEZ komercsabiedrību investīcijas (1997 – 2006. gads): 89.0 milj. LVL:

t.sk. modernās tehnoloģijas: 41.3 milj. LVL;

būvniecība: 47.7 milj. LVL.

Jaunās darba vietas (1997 – 2006. gads): 2669

SEZ komercsabiedrību apgrozījums: 897.3 milj. LVL:

t.sk. eksports: 594.2 milj. LVL.

Noslēgtie ilgtermiņa zemes nomas līgumi: 131

Kopējā iznomātā platība: 3 447 089 m²

1.2. Liepājas osta

Liepāja atrodas Baltijas jūras Austrumu krastā un ir novietota vistuvāk Rietumu Eiropas tirgiem, salīdzinot ar citām Latvijas ostām. Pateicoties ģeogrāfiskajam novietojumam Liepāja ir viena no nedaudzajām Baltijas jūras Austrumu krasta neaizsalstošajām ostām.

Kopš 1992. gada Liepāja attīstās kā mūsdienīga daudzfunkcionāla tirdzniecības osta. Savukārt, kopš 1997. gada osta ir Liepājas SEZ sastāvdaļa, kad jaunizveidotā Liepājas SEZ pārvalde pārņēma Liepājas ostas pārvaldes saistības un pienākumus.

Šodien, atšķirībā no citām uz tranzīta kravu pārkraušanu orientētajām Latvijas lielajām ostām, Liepāju raksturo sabalansēta Latvijas importa/ eksporta un tranzīta kravu plūsmu attiecība, kā rezultātā osta funkcionē ne tikai kā starptautiskas nozīmes transporta mezgls, bet arī nozīmīgs reģionālās attīstības veicinātājs.

Liepājas ostas kopējā platība ir 1182 ha, no kuriem 372 ha - sauszemes teritorija, 810 ha - ostas iekšējā akvatorija. Ostas akvatorija sastāv no ostas iekšējā reida, Tirdzniecības kanāla, Ziemas ostas, Brīvostas, Priekšostas un Karostas kanāla. Liepājas ostas teritorijas robežas nosaka LR MK noteikumi Nr. 486 „Noteikumi par Liepājas ostas robežu noteikšanu” no 2006. gada 20. jūnija. Liepājas ostas sauszemes daļas izmantošanu nosaka Liepājas ostas teritorija zemes izmantošanas plāns, kas ir apstiprināts ar Liepājas SEZ valdes lēmumu Nr. 17 „Par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas attīstības plāna un Liepājas ostas teritorijas zemes izmantošanas plāna apstiprināšanu” no 2005. gada 10. februāra.

Liepājas osta ir būvēta kā jūras osta. No atklātās jūras ostas iekšējo akvatoriju atdala hidrotehniskās aizsarg būves – moli un viļņlauži, nodrošinot aizsardzību pret vēja iedarbību un smilts sanesu iekļūšanu ostas akvatorijā. Ieeju ostā nodrošina trīs starp moliem un viļņlaužiem izveidotas ieejas (ostas vārti).

Liepājas ostā pavisam ir 67 piestātnes (18 piestātnes Karostas kanālā, 11 - Brīvostā, 11 - Ziemas ostā un 27 piestātnes Tirdzniecība kanālā). Piestātņu kopējais garums pārsniedz 8000 m ar dziļumu pie piestātnēm no 4,5 – 10,5 m. Maksimālie apkalpojamo kuģu parametri ir: garums 220 m, platums 35 m, iegrime 9,5 m. Ostas kravu pārkraušanas maksimālā jauda ir 7,5 milj. tonnu gadā.

Skaitļi un fakti:

Maksimālais ostas dziļums: 10.5 m

Piestātņu skaits: 67

Kopējais piestātņu garums: 8 167 m

Ostas teritorija: 1 182 ha

t.sk. sauszemes teritorija: 372 ha

attīstībai pieejamā teritorija: 40 ha

Atklātie kravu laukumi: 440 000 m²

Slēgto noliktavu platība: 70 000 m²

Saldētavu ietilpība: 25 000 m³

Naftas rezervuāru ietilpība: 75 000 m³

Portālie un mobilie celtņi (ar celtspēju: 1.5 t. – 63 t.): 45

Kravu pārkraušanas jauda: 7.5 milj. t. / gadā

1.2.1. Liepājas ostas darbība

Visas ostas darbība ir orientēta, galvenokārt, uz eksporta un tranzīta pakalpojumu sniegšanu. Ostā darbojas 16 stividoru kompānijas, 13 kuģu aģentūras, kravu eksportori, kuģu fraktētāji, muitas brokeri un citi ostas pakalpojumu sniedzēji, nodrošinot aptuveni 2000 darbavietas. Kopumā 2007. gadā Liepājas ostas kravu apgrozījums sasniedza 4,039 milj. tonnas.

1.2.2. Pārkraušanas apjomi un kravu struktūra Liepājas ostā

Pēdējos gados Liepājas ostā pārkrauti sekojoši kravu apjomi (skat. Tabulu Nr.1.).

Tabula Nr. 1. Pārkraušanas apjomi Liepājas ostā pa kravu veidiem, 1996.-2006. gads, tūkst. T.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Beramkravas (1000 tonnas)	215	245	297	401	512	799	1063	1129	1651	1652	1881
Lejamkravas (1000 tonnas)	360	106	297	484	587	888	1077	864	668	957	819
Ģenerālkraavas (1000 tonnas)	1721	1946	1731	2067	2161	2631	2718	2481	2189	2189	1339
Konteineri (TEU)	3568	5129	4044	3278	2276	2798	2652	2764	2025	8220	7665
Ro - Ro kravas (vienības)	29462	27148	20444	20856	25173	29263	33627	30231	22099	0	0
Kopā (1000 tonnas)	2296	2297	2324	2965	3260	4318	4858	4474	4508	4001	4039

Avots: Liepājas SEZ pārvalde

Pārkrauto kravu nomenklatūra (2007. gads): metāli (21%), kokmateriāli (13%), konteineri (2%), lejamkravas (20%), beramkravas (47%).

Pēc 2007. gada darbības rezultātiem aptuveni 60% Liepājas ostā apstrādājamo kravu ir tranzītkravas, dominējot Baltkrievijas kravām (~25% no kopējā kravu apgrozījuma: metāls un naftas produkti) un Ukrainas kravām (~10% no kopējā kravu apgrozījuma: labība un labības produkti). Ostas kravu apstrādes jaudu noslodze ir 65%, t.sk.: beramkravas (80%), lejamkravas (45%), ģenerālās kravas (55%), konteineru kravas (15%).

1.3. Likumdošanas ietvars

Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas teritorijā pilnībā ir spēkā Latvijas Republikas likumi un citi normatīvie akti.

Īpaši noteikumi paredzēti likumos, kas regulē noteiktas darbības jomas:

- „Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas likums” - uzņēmējdarbības un ieguldījumu veikšana, rīcība ar nekustamo īpašumu un ārvalstnieku nodarbinātība;
- Likums „Par nodokļu piemērošanu brīvistās un speciālajās ekonomiskajās zonās” - kārtība, kādā piemērojami nodokļu atvieglojumi un valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas;
- „Muitas likums” - muitas lietas un Brīvo Zonu (BZ) darbība.

Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas pārvaldes darbību regulē Nolikums, ko apstiprina Ministru kabinets.

Liepājas ostas teritorijā darbojas Likums par ostām. Piemērojot tiešo nodokļu atvieglojumus, tiek ņemti vērā „Komercedarbības atbalsta kontroles likumā” noteiktie ierobežojumi.

1.4. Plānošanas ietvars

Liepājas SEZ attīstības plāna izstrādi pamato Liepājas Speciālās Ekonomiskās Zonas likums – 10.panta 1.daļas 1.punkts., 11.panta 1.punkts. Plānu izstrādā Liepājas SEZ izpildaparāts un apstiprina valde.

Liepājas ostas attīstības plāna izstrādi pamato LR Likums par ostām – 7. panta 3.1 punkts. Plānu izstrādā Liepājas SEZ izpildaparāts un apstiprina valde. Saskaņā ar Likumu par ostām 11. punktu ostas attīstības plānu izvērtē Latvijas ostu padome.

1.5. Administratīvais ietvars

Liepājas SEZ pārvalde ir valsts un pašvaldības izveidota pārvaldes institūcija, kas atbilstoši Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumam, likumam „Par ostām”, Liepājas ostas noteikumiem, likumam „Par nodokļu piemērošanu brīvistās un

speciālās ekonomiskās zonās”, kā arī citu normatīvo aktu normām veic pārvaldes funkcijas Liepājas SEZ teritorijā.

Liepājas SEZ pārvaldes valdījumā atrodas SEZ teritorijā valstij un pašvaldībai piederošā zeme un nekustamais īpašums, ostas akvatorija, kuģu ceļi, peldošās navigācijas iekārtas, kā arī citi objekti atbilstoši likumam „Par ostām”.

Liepājas SEZ pārvalde ir Liepājas ostas pārvaldes tiesību un saistību pārņēmēja, kas tādēļ realizē arī visas funkcijas, kuras ir noteiktas Ostas pārvaldei attiecībā uz Liepājas ostu un tās teritoriju.

Pārvaldes funkcijas veic SEZ valde un izpildaparāts, kuru vada pārvaldnieks.

Augstākā kolektīvā SEZ lēmējinstītūcija ir valde, kura veic pārvaldes un uzraudzības funkcijas. Valdē ir deviņi locekļi, kurus uz pieciem gadiem ieceļ LR Ministru Kabinets:

- trīs valsts interešu pārstāvji, kas deleģēti tiek no Finanšu ministrijas, Satiksmes ministrijas un Ekonomikas ministrijas;
- trīs Liepājas pilsētas domes deleģēti pārstāvji;
- trīs Liepājas komersantu pārstāvji.

Saskaņā ar Liepājas SEZ likumu SEZ valdei ir šādi galvenie uzdevumi:

- slēgt līgumus ar zonas ieguldītājiem un zonas uzņēmējsabiedrībām un kontrolēt šo līgumu izpildi;
- piešķirt tiesības piemērot nodokļu atlaides un noteikt brīvās zonas;
- iznomāt vai pārdot zonas teritorijā esošo zemi;
- pildīt likumā „Par ostām” noteiktās funkcijas;
- vadīt izpildaparātu un apstiprināt budžetu.

Liepājas SEZ pārvaldes izpildu un pārstāvības institūcija ir izpildaparāts, kuru ieceļ un vada pārvaldnieks.

SEZ izpildaparāta galvenie uzdevumi ir:

- izstrādāt attīstības plānu saskaņā ar likumu, sabiedrības, valsts un pašvaldības interesēm un nodrošināt tā realizāciju;
- veidot zonas ražošanas infrastruktūru, būvēt ēkas un būves zonas darbības nodrošināšanai/ organizēt infrastruktūras un komunikāciju izveidošanu zonas teritorijā;
- veikt pasākumus zonas reklāmas un tirgus pētījumu jomā, kā arī citās jomās, kuru mērķis ir ieguldītāju piesaiste;
- nodrošināt pakalpojumu kompleksu zonas ieguldītājiem un uzņēmējsabiedrībām.

Savukārt saskaņā ar Likumu par ostām, Liepājas SEZ pārvalde kā privāto tiesību subjekts realizē šādas ar ostas darbību saistītas funkcijas:

- izstrādā ostas attīstības programmas projektu atbilstoši apstiprinātai Latvijas ostu attīstības koncepcijai un attiecīgās pašvaldības attīstības programmai un teritorijas plānojumam;

- nodrošina Latvijas Ostu padomē akceptētās ostas attīstības programmas realizāciju;
- apsaimnieko īpašumā esošo vai valdījumā nodoto īpašumu — hidrotehniskās būves, piestātnes, kuģu ceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, akvatoriju un navigācijas ierīces Satiksmes ministrijas noteiktajos apsaimniekošanas rajonos, kā arī ar ostas darbību saistīto infrastruktūru;
- organizē ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai;
- veic ostas pakalpojumu pieprasījuma un piedāvājuma izpēti;
- savu pilnvaru ietvaros rīkojas ar ostas zemi un uz tās esošajiem valdījumā nodotajiem valsts vai pašvaldības īpašuma objektiem;
- nodrošina tās īpašumā esošās vai valdījumā nodotās infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, kā arī piedalās ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstīšanā.

1.6. Stratēģiskais ietvars

Liepājas SEZ un ostas attīstību pamato šādi Stratēģiskās plānošanas dokumenti:

Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013. gadam

Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013. gadam ir politikas plānošanas dokuments, kurā noteikti politikas pamatprincipi, attīstības mērķi un prioritātes transporta nozarē no 2007. līdz 2013.gadam.

Valsts stratēģiskajam ietvardokuments un Darbības Programmas

Valsts stratēģiskais ietvardokuments 2007.-2013. gadu periodam ir Latvijas līmeņa galvenais Strukturālo Fondu un Kohēzijas Fonda plānošanas dokuments, kas nodrošina kohēzijas politikas sasaisti ar nacionālajām prioritātēm un pamato šo prioritāšu izvēli, kā arī nosaka fondu apguves stratēģiju, vadības ietvaru, nodrošina koordināciju starp Darbības Programmām un citiem finanšu instrumentiem.

Latvijas Nacionālais Attīstības Plāns 2007. – 2013. gadam

Nacionālais attīstības plāns ir izstrādāts saskaņā ar LR Reģionālās attīstības likumu un ir vidēja termiņa plānošanas dokuments laika posmam no 2007. līdz 2013.gadam. Plāna mērķis ir sekmēt līdzsvarotu un ilgtspējīgu valsts attīstību un nodrošināt Latvijas konkurētspējas paaugstināšanu citu valstu vidū.

Liepājas pilsētas attīstības stratēģija 2008. – 2014. gadam

Analizējot esošos resursus un prognozējot Liepājas attīstības iespējas, STRATĒĢIJA ievērotas nacionālas, reģionālas un vietējas nozīmes vajadzības un iespējas laika perioda līdz 2014. gadam. Liepājas pilsētas stratēģiskais attīstības plāns ir viens no stratēģiskās plānošanas pamatdokumentiem pilsētā. Tā primārais uzdevums ir definēt pilsētas attīstības prioritātes, kas tuvākajos gados sekmētu pilsētas un tās iedzīvotāju labklājību.

2. Attīstības plāna izstrāde

2.1. Attīstības plāna izstrādes pamatojums

Desmit gadi kopš ir nodibināta Liepājas SEZ ir pietiekoši ilgs laika posms, lai izvērtētu šajā laika posmā realizētās aktivitātes, sasniegumus, to atbilstību Liepājas SEZ likumā noteiktajiem mērķiem. Iegūtā pieredze un informatīvā bāze ir pietiekoša, lai prognozētu iespējamo attīstību, izvirzītu jaunas prioritātes un noteiktu realizējamus pasākumus maksimāli efektīvai nosprausto mērķu sasniegšanai.

Plāna izstrāde ir nepieciešama, lai noteiktu Liepājas SEZ un ostas perspektīvos attīstības virzienus, iespējamus ieguvumus un nepieciešamos pasākumus līdzsvarotas un ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai. Liepājas SEZ attīstības plāns ir izstrādāts, pamatojoties uz aktuālā tirgus analīzi, nosakot attīstības prioritātes, realizējamo pasākumu kompleksu un identificējot SEZ un ostas attīstības nodrošināšanai nepieciešamos prioritāros projektus.

Liepājas SEZ attīstības plāna izstrādei ir noteikti šādi mērķi:

- balstoties uz esošās situācijas analīzi, noteikt stratēģiskos attīstības mērķus, kas vērsti uz SEZ un ostas ilgtspējīgu un līdzsvarotu attīstību;
- noteikt attīstības veicināšanas stratēģiju un prioritātes, veidojot vienotu ietvaru publisko investīciju, tajā skaitā arī ES finansējuma un privātā finansējuma piesaistes plānošanai;
- dot pietiekamu un detalizētu ieskatu par plānoto attīstību procesā iesaistītajiem subjektiem – investoriem, kravu pārvadātājiem, kravu īpašniekiem, ostas uzņēmumiem, iesaistītajām valsts un vietējās pārvaldes struktūrām;
- integrēt vides aizsardzības, sociālos un ekonomiskos procesus, lai panāktu maksimālu atdevi no SEZ un ostas darbības;
- panākt maksimālu atdevi no esošajām jaudām un nākotnes iestrādņēm.

Plāna lietotāji:

- Liepājas SEZ pārvalde, izmantojot plānu īstermiņa un vidēja termiņa attīstības pasākumu realizācijai un nepieciešamā budžeta plānošanai;
- Komersanti un investori, lai izvērtētu savu attīstības projektu atbilstību SEZ un ostas attīstības prioritātēm;
- Pilsētas un valsts iedzīvotāji, lai iegūtu informāciju par Liepājas SEZ un ostas attīstības mērķiem.

2.2. Attīstības plāna izstrādes process

Plāna izstrādes procesā realizētās aktivitātes:

- Pārrunas un konsultācijas ar SEZ un ostas darbībā iesaistītajiem komersantiem;
- Pārrunas un konsultācijas ar Liepājas SEZ pārvaldes, citu valsts un pašvaldības institūciju atbildīgajiem speciālistiem, nevalstisko organizāciju pārstāvjiem;
- Industrijas un transporta tirgus analīze, t.sk. ostas pakalpojumu pieprasījuma un piedāvājuma izpēte;

- Publiski pieejamo informācijas avotu apskats un analīze.

Attīstības plāna teorētiskais un metodoloģiskais pamats:

- Latvijas Republikas likumi un normatīvie akti;
- ES regulas, direktīvas, likumi un normatīvie akti;
- Liepājas SEZ pārvaldes dati;
- publiski pieejamo datu bāžu dati;
- publiski pieejamie zinātnisko pētījumu rezultāti;
- publiski pieejamie nozares pārskati;
- Liepājas SEZ un ostas komercsabiedrību informācija;
- intervijas ar Liepājas SEZ un ostas komercsabiedrību speciālistiem.

Darba izstrādē ir izmantotas monogrāfiski aprakstošā, loģiski konstruktīvā, kā arī analīzes un sintēzes metodes.

2.3. Saistošie dokumenti

Plāns atbilst Liepājas pilsētas attīstības stratēģijas vispārīgajam mērķim – sekmēt pilsētas un tās iedzīvotāju labklājību, nodrošināt priekšnosacījumus ilgtspējīgai un līdzsvarotai pilsētas attīstībai, nodrošinot pilsētas konkurētspēju un tās integrāciju Eiropas Savienībā, sekmēt daudzveidīgu tautsaimniecisko attīstību, nodrošinot veselīgu, labvēlīgu un drošu vidi tautsaimniecības darbībai un visiem pilsētas iedzīvotājiem.

Plāns atbilst šādiem pilsētas attīstības mērķiem un uzdevumiem:

Nozare: Uzņēmējdarbība

- Mērķis: Liepāja – nozīmīgs Baltija jūras reģiona biznesa centrs (H1)
- Uzdevumi:
 - nodrošināt ražošanas teritorijas ar nepieciešamo infrastruktūru;
 - piesaistīt jaunu inovatīvu un zinātņu ietilpīgu uzņēmējdarbību pilsētā;
 - veicināt ražošanas modernizāciju.

Nozare: Tranzīts un loģistika

- Mērķis:
 - Uzlabot Liepājas sasniedzamību Baltijas jūras reģionā;
 - Liepājas osta – nozīmīgs elements starptautisko kravu plūsmā un pilsētas attīstībā.
- Uzdevumi:
 - Realizēt ostas infrastruktūras attīstības projektus (pievadceļu izbūvi, dzelzceļa sistēmas pilnveidošanu, akvatorijas padziļināšanu, viļņlaužu (molu) rekonstrukciju, komunikāciju (elektroenerģija, ūdens apgāde, kanalizācija utt.) sistēmu attīstību);
 - veicināt ostas teritorija apstrādāto kravu veidu apjomu pieaugumu un jaunu kravu veidu piesaisti;
 - atjaunot prāmju satiksmi ar citam Baltijas jūras pilsētām.

3. Osta

3.1. Esošā situācija

3.1.1. Nozares attīstība

Baltijas jūras reģions

Pēdējos gados Baltijas jūras reģionā ir vērojams pastāvīgs un stabils kravu pārvadājumu apjoma palielinājums. Šādu tendenci pamato Krievijas, Kazahstānas, Ukrainas, Baltkrievijas, kā arī citu NVS valstu ekonomiskā attīstība, kas nodrošina ne tikai šo valstu izejvielu un materiālu eksporta kapacitātes, kā arī nozīmīgu iekšējā patēriņa pieaugumu, kā rezultātā nozīmīga daļa šo valstu eksporta un importa kravu plūsmu tiek novirzītas caur Baltijas jūras Austrumu krasta ostām. Ne mazāk svarīga loma ir DA Āzijas valstu, it sevišķi Ķīnas (eksporta un importa kopējais palielinājums 2006. gadā par 23.8% līdz 1760.7 miljardiem USD)¹ straujai attīstībai, kā rezultātā palielinās preču eksporta apjomi uz ES valstīm, izmantojot Trans - Sibīrijas dzelzceļa maģistrāli un Baltijas jūras ostas. Tādejādi Baltijas jūras reģions, kura ostu kopējais kravu apgrozījums sastāda apmēram 8% no pasaules jūras transporta apjoma, ieņem ar vien svarīgāku lomu ne tikai Eiropas, bet arī globālā mērogā.

Latvija

Latviju, Baltijas jūras reģiona kopējā kontekstā, raksturo stratēģisks ģeogrāfisks novietojums ar neaizsalstošām ostām un attīstītu autoceļu un dzelzceļu infrastruktūru, kas ir lielā mērā veidota Krievijas un citu NVS valstu resursu eksporta un citu preču importa un eksporta vajadzībām. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru un naftas un naftas produktu cauruļvadu operatoru pakalpojumus, kas visi darbojas starptautiskās konkurences apstākļos un galvenokārt konkurē ar pārējām Baltijas valstīm, kā arī Somiju un Krieviju.

Neraugoties uz to, ka tranzītpakalpojumu daļa nozarē samazinās, tomēr tās īpatsvars ir relatīvi augsts, kas būtiski ietekmē nozares kopējo izlaidi. Galvenās svārstības nozares dinamikā rada ārējā pieprasījuma izmaiņas. To pamatā ir Krievijas transporta politika ar mērķi virzīt tranzīta kravas caur savām ostām, investējot valsts un privātā kapitāla līdzekļus jaunu ostas jaudu attīstībā, kā arī radot papildus šķēršļus Krievijas izcelsmes un tranzīta kravu pārvadājumiem caur trešo valstu ostām. Tomēr neskatoties uz augstākminētajām aktivitātēm, Krievijas izcelsmes un citu NVS valstu tranzīta kravu apjomi ievērojami pārsniedz Krievijas ostu kapacitāti, turklāt jāņem vērā šīs valsts transporta infrastruktūras „šaurās vietas”, kā rezultātā ievērojama daļa kravu tiek pārkrauta caur Somijas un Baltijas valstu ostām.

Ostas

Latvijā darbojas trīs lielās ostas - Ventspils, Rīga un Liepāja, kuras ir Trans – Eiropas Transporta Tīkla (TEN – T) sastāvdaļas. Rīga, un īpaši Ventspils osta, ir izteiktas uz eksportu orientētas ostas – nosūtīto kravu apjoms (galvenokārt tranzītkravas no Krievijas, Baltkrievijas un citām NVS valstīm) daudzkārt pārsniedz saņemto kravu apjomu. Savukārt Liepājas ostu raksturo salīdzinoši liels Latvijas izcelsmes importa un eksporta kravu īpatsvars (~ 40%).

¹ China Import & Export Forecast Report, 2007, www.researchandmarkets.com

Lai gan kopējais kravu apgrozījums Latvijas lielajās ostās pieaug, tomēr atsevišķās kravu grupās ir vērojamas negatīvas tendences, kas ir saistītas ar konkurences palielināšanos Baltijas jūras reģiona ostu starpā. Īpaši samazinās augstākas vērtības kravu apjoms (ģenerālās kravas, nafta u.c.), kas liecina par negatīvām ostu/ tirgus attīstības tendencēm. Salīdzinot kravu apgrozību Baltijas jūras austrumu krasta ostās, jāsecina, ka Ventspils pēdējo piecu gadu laikā ir zaudējusi savu vadošo lomu un 2006.gadā ir ceturtajā vietā aiz Primorskas, St. Pēterburgas un Tallinas. Rīgas ostā kravu apgrozījums ir pieaudzis un tā 2006.gadā bija piektajā vietā. Savukārt Liepājā kopš 2003. gada ir vērojams kravu apgrozījuma samazinājums, ko var skaidrot ar ostas konkurētspējas samazināšanos, reģiona lielajām ostām, veicot plānveidīgas ostu padziļināšanas darbus un realizējot vērienīgus ostu attīstības projektus.

Kopš 1992. gada, kad tika atsākta tirdzniecības ostas darbība, Liepāja attīstās kā mūsdienīga daudzfunkcionāla osta, kuru pēdējo desmit gadu laikā raksturo viens no straujākajiem kravu apgrozījuma pieaugumiem reģionā. Tomēr kā rāda ostas kravu apgrozījuma rādītāji, sākot ar 2004. gadu ostas apgrozījuma izaugsmē ir iestājusies stagnācija, kas norāda ne tikai uz nepietiekamajām investīcijām ostas attīstībā, bet arī ostas kopējās konkurētspējas samazināšanos.

3.1.2. Kravu pārvadājumu tirgus attīstības prognozes

Starptautisko kravu pārvadājumu apjomi, struktūra un virzieni ir tieši atkarīgi no globālā mērogā notiekošajiem ekonomiskajiem procesiem, t.i., atsevišķu valstu un reģionu ekonomiskās attīstības, kā arī kravu transportam izmantojamās infrastruktūras nodrošinājuma. Baltijas jūra reģionā kravu pārvadājumu plūsmu nosaka strauji attīstošās Krievija, Kazahstāna, Ukraina, Baltkrievija un citas NVS valstis, kas veic savās valstīs iegūstamo materiālu eksportu un importē ES valstīs ražoto produkciju. Tirgu ietekmē arī tādas strauji attīstošās „jaunās ekonomikas” kā Ķīna un Indija, kas neskatoties uz lielo attālumu, savu importa un eksporta potenciālu tirdzniecībai ar ES valstīm var realizēt caur Baltijas valstu ostām.

Lai arī ES ekonomiskās izaugsmes tempi ir ievērojami lēnāki, kā strauji augošajās NVS un Tālo Austrumu valstu ekonomikās, ES nākotnes ekonomiskā izaugsme tiek balstīta uz šo valstu attīstībai nepieciešamo importa vajadzību apmierināšanu, kamēr ES imports no šīm valstīm būs šajā valstīs iegūstamie materiāli (NVS valstis) un saražotā, galvenokārt masu patēriņa produkcija (Tālo Austrumu valstis)².

Krieviju raksturo strauja ekonomiskā attīstība, kas lielā mērā tiek nodrošināta, veicot šīs valsts derīgo izrakteņu un energoresursu tirdzniecību pasaules tirgū. Saskaņā ar Krievijas Federācijas politisko nostāju Krievijas izcelsmes preces tiek un arī nākotnē tiks konsolidētas un eksportētas caur šīs valsts ostām. Secīgi, lai nodrošinātu minētā politiskā uzstādījuma izpildi, Krievijas Federācija ir uzsākusi apjomīgu savu ostu attīstības programmu, Somijas jūras līcī būvējot virkni jaunu ostu un kravu pārkraušanas terminālu. Līdz ar ko Baltijas valstu kontekstā īpaši aktuālas ir, ar beramkravu un lejamkravu eksportu salīdzinoši nelielās, Krievijas izcelsmes

² „Transport connections between the EU and Russia. Current status and Outlook for the future.” Ministry of Transport and Communications, Helsinki, 2005

augstvērtīgo preču un materiālu kravu plūsmas, kā arī Krievijas tautsaimniecības attīstībai un sabiedrībai nepieciešamo preču importa un citu NVS valstu importa un eksporta tranzīta kravu plūsmas. Atšķirībā no Krievijas izcelsmes energoresursu un derīgo izrakteņu eksporta, šo kravu plūsmu apkalpošanai izmantojamo transporta koridoru izvēli arī nākotnē noteiks ekonomiskie apsvērumi. Līdz ar Krievijas politisko uzstādījumu attīstīt transkontinentālos sauszemes kravu pārvadājumus, izmantojot Trans – Sibīrijas dzelzceļa maģistrāli, aktualizēsies jautājums par Ķīnas importa un eksporta kravu transporta nodrošināšanu tirdzniecībai ar ES valstīm. Tādejādi, šīs kravas ir papildus izaicinājums Baltijas valstu ostu kravu apgrozījuma pieaugumam. Savukārt, ņemot vērā plānoto Krievijas dzelzceļa tarifu izlīdzināšanu, Baltijas valstu ostu kravu apgrozījums būs tieši atkarīgs no pieejamās infrastruktūras un piedāvāto pakalpojumu kvalitātes, kas savstarpējas konkurences apstākļos, noteiks noteikta kravu pārvadājuma koridora un ostas izvēli.

Saskaņā ar pieejamajām kravu pārvadājumu tirgus, kā arī NVS un Tālo Austrumu valstu ekonomiskās attīstības prognozēm, tiek plānots ievērojams šo valstu importa un eksporta apjoma palielinājums kā rezultātā pieaugs caur Baltijas jūras reģionu transportēto kravu apjoms, izmantojot reģiona ostu jaudas.

3.2. Attīstības iespējas un attīstību virzošie spēki

Plāna izstrādes gaitā ir noteikta virkne attīstībai nozīmīgu faktoru un ostas vispārējo attīstību virzošu spēku.

3.2.1. Ostas teritorijas izmantošana

Liepāju kā pilsētas robežās atrodošos ostu raksturo ierobežota, ostas attīstībai pieejamā teritorija. Pasaules praksē ir sastopamas vairākas pamat pieejas šādu situāciju risināšanai:

- Esošās zemes izmantošanas transformācija, palielinot noteiktās teritorijas kravu pārkraušanas produktivitāti;
- Ostas pārvietošana no ierobežotās teritorijas ar secīgu jaunu ostas jaudu būvniecību;
- Papildus teritorijas ieguve, transformējot ostai pieguļošās zemes ostas funkciju nodrošināšanai (tai skaitā veicot zemes uzbēršanas darbus ostas akvatorijā).

Izvērtējot nākotnes zemes izmantošanas iespējas, Liepājas gadījumā vislietderīgākā ir šo pieeju kombinācija, veicot gan esošo terminālu jaudu transformāciju, gan jaunu teritoriju uzbēršanu, paplašinot ostā atrodošās attīstības teritorijas jaunu kravu pārkraušanas jaudu attīstībai.

3.2.1.1. Jaunu termināla jaudu attīstība

Viena no Liepājas ostas priekšrocībām ir divu ostas attīstības teritoriju esamība, kas ir piemērotas mūsdienu prasībām atbilstošu uz tranzīta kravu apkalpošanu vērstu kravu pārkraušanas terminālu būvniecībai. Kā viennozīmīga priekšrocība ir jāvērtē iespēja

attīstīt šīs teritorijas atbilstoši šodienas tirgus attīstības tendencēm, kuras norāda uz neapstrādātu materiālu (derīgie izrakteņi, energoresursi) tranzīta plūsmu samazināšanos, kad Krievijas Federācijā šādas kravu plūsmas tiek koncentrētas un novirzītas caur savas valsts ostu jaudām. Savukārt citas uz izejmateriālu eksportu orientētas valstis, kurām nav tiešas pieejas pie jūras ostām (Baltkrievija, Kazahstāna) strādā pie specializētu ostas jaudu attīstības trešajās valstīs ar mērķi konsolidēt un novirzīt kravu plūsmas caur sev pilnīgi vai daļēji piederošiem ostu termināliem. Tādejādi šāda veida kravu, kas ir pieejamas brīvā konkurences tirgū, apjomi samazinās un līdz ar eksportētāju valstu mērķtiecīgi realizētiem politiski ekonomiskiem pasākumiem un projektiem turpinās samazināties arī nākotnē.

Saglabājoties šādām tirgus attīstības tendencēm ar vien lielāku nozīmi iegūst (augstas vērtības) unificētās kravas, kuras kopējā kravu plūsmā raksturo dažādu kravu īpašnieku struktūra. Šādu kravu īpašnieki atšķirībā no izejvielu eksportētājiem, izmanto noteiktu ostu un valstu transporta infrastruktūras pakalpojumus, pamatojot savu izvēli primāri uz atsevišķu kravu loģistikas kanālu ekonomisko izdevīgumu nevis viņu biznesa izcelsmes valsts politiskajām interesēm.

Tādejādi, pamatojoties uz šodienas tirgus situāciju un tā iespējamo attīstību, izkristalizējas divi iespējamie perspektīvie attīstības virzieni – orientācija uz augstas (pievienotās) vērtības kravu apkalpošanu un specializēto kravu pārkraušanas jaudu attīstību, projektu realizācijā iesaistot tiešos kravu īpašniekus vai noteiktas kravu plūsmas kontrolējošo valstu biznesa pārstāvjus.

3.2.1.2. Esošo termināla jaudu kvalitatīva attīstība

Saskaņā ar esošo ostu attīstības pieredzi, kad liela daļa Rietumu Eiropas ostu ir saskārušās ar teritorijas deficītu tālākai ostas attīstībai, biznesa attīstība, strādājot ierobežotā teritorijā, var tikt nodrošināta mainot uzņēmuma profilu, t.i., nomainot pārkraujamo kravu veidu vai ieviešot terminālā jaunas kravu pārkraušanas tehnoloģijas, samazinot kravu aprites laiku un tādejādi palielinot kravu apgrozījumu terminālā.

Šādā gadījumā sabiedrībām, kas saskaras ar šāda veida problēmām pašām ir jānovērtē iespējas uzlabot un/ vai pārorientēt savu darbību, izvērtējot savas darbības efektivitāti un visus būtiskos, sabiedrības darbību ietekmējošos iekšējos un ārējos faktoros.

3.2.2. Ostas drošība

Pēdējā laikā ar vien lielāku rezonansi un līdz ar to arī nozīmi ostas tiešo klientu - kravu pārvadātāju un īpašnieku acīs iegūst ostas drošības jautājumi. Tas saistās gan ar iespējamajiem starptautiskā terorisma draudiem, gan kuģošanas un cilvēku drošību kuģiem pārvietojoties ostas pieejās un atrodoties ostas akvatorijā. Kuģu un kravu īpašniekus satrauc viņu īpašuma aizsardzība no iespējamajiem ļaunprātīgiem nodarījumiem, kā arī iespējamajiem zaudējumiem jūras negadījumu vai citu incidentu rezultātā. Aktualizējoties drošības jautājumiem, tie iegūst arvien lielāku nozīmi izvēloties noteiktu transporta koridoru kravu pārvadājumu veikšanai, atsevišķos gadījumos iegūstot vienlīdz lielu vai pat lielāku nozīmi kā primārie, izmaksas nosakošie faktori – pārvadājuma izmaksas un laiks.

Saglabājoties esošajām tendencēm, kad drošības nozīme tikai palielinās, drošības jautājumi ostas vispārējās attīstības kontekstā ir jāuzskata gan kā „draudi”, kad noteiktu darbību rezultātā, var tikt apdraudēta ostas attīstība vai darbība, gan kā „iespējas”, kad veicot ieguldījumus drošības uzlabošanā var tikt saņemta noteikta atdeve jaunu klientu un kravu apgrozījuma veidā.

3.2.3. Ostas tēls

Neskatoties uz ar vien pieaugošo kravu apgrozījumu, kas tiek transportēts caur Baltijas jūras reģiona ostām, krasi pieaug ostu savstarpējā konkurence. Šādos apstākļos ar vien nozīmīgāku lomu esošo un potenciālo klientu acīs spēlē ostas tēls. Ostas tēlu veido divas formāli nesaistītas jomas – ostas kopējās un atsevišķu komercsabiedrību mārketinga aktivitātes, kas ir vērstas uz ostas atpazīstamības veidošanu potenciālajiem, kā arī jau esošajiem ostas klientiem, un, paši ostas pakalpojumi, kas rada priekšstatu par ostu tās tiešajiem lietotājiem (kuģu apkalpes, kravu ekspeditori, kravu un kuģu īpašnieku pilnvarotie pārstāvji).

Lai arī noteiktas ostas izvēli pamatā nosaka izmaksas un drošību veidojošie faktori kā izmaksas, efektivitāte, laika patēriņš, kuģošanas drošība, ostas aizsardzības līmenis un nodrošinājums, arī ostas kopējais tēls ir faktors, kas var ietekmēt iepriekšminēto faktoru kopējo novērtējumu, tādejādi nosakot ostas kopējo pievilcību. Paralēli mērķtiecīgi publiski veidotajam tēlam, ostas tēls tiek veidots, ostas klientiem (tiešajiem lietotājiem) saņemot ostas pakalpojumus, kur atsevišķi indivīdi ar savām darbībām rada priekšstatu par ostu kopumā. Šādā gadījumā būtiski svarīga ir ne tikai sniegto pakalpojumu kvalitāte, bet arī tiešo pakalpojumu sniedzēju darba un saskarsmes kultūra, kas neprofesionālas attieksmes rezultātā var nest negatīvu triecienu ostas tēlam un ostas kopējai darbībai.

Veidojot ostas tēlu, lielākā atdeve ir no mērķtiecīgām, ilgtermiņā realizētām marketinga un reklāmas aktivitātēm, ar kuru palīdzību tiek uzsvērti klienta izvēli nosakošie faktori un izceltas priekšrocības pār konkurējošajiem tirgus dalībniekiem.

3.2.4. Vides aizsardzība

Kopš 1990 – to gadu vidus, kad sāka aktivizēties diskusijas par iespējamajiem „siltumnīcas efekta” radītajiem draudiem zemeslodes ekoloģijai, ar vien vairāk komercsabiedrību iestājas par maksimāli videi draudzīgu darbību. Vides aizsardzības jautājumiem iegūstot arvien lielāku publicitāti, šie jautājumi iegūst ar vien lielāku nozīmi arī atsevišķu komercsabiedrības sfēru un sabiedrību kontekstā. Tādejādi, vides aizsardzībai kļūstot par komercsabiedrību marketinga un reklāmas aktivitāšu sastāvdaļu, veidojot sabiedrību publisko tēlu, vides aizsardzības jautājumi zināmā mērā nosaka arī sadarbības partneru un klientu izvēli, dodot priekšroku „līdzīgi domājošām” sabiedrībām. Izņēmums nav arī transporta nozare, kurā uz vides aizsardzību orientēti ražotāji vai patērētāji, piešķir nozīmi loģistikas pakalpojumus sniedzēju darbības ietekmei uz apkārtējo vidi.

2.2.5. Publiskā Privātā Partnerība

Nozīmīga daļa Eiropas Savienībā realizējamo ostas attīstības projektu tiek realizēti uz Publiskās Privātās Partnerības pamatiem. Arī Eiropas Savienības atbildīgās institūcijas atbalsta šāda vieda pieejas pielietošanu infrastruktūras attīstības projektu līdzfinansēšanai, atbalstāmo aktivitāšu finansēšanai paredzot iespēju izmantot privāto finansējumu. Izmantojot šādu sadarbības formu, tiek iegūti papildus līdzekļi liela apjoma infrastruktūras projektu realizācijai. Turklāt sadarbības partnera/ investora piesaiste ļauj precīzāk novērtēt realizējamā projekta dzīvotspēju un pamatotību, tādejādi nodrošinot projekta ietvaros izveidotās infrastruktūras un tās kapacitātes noslodzi.

3.2.6. Rūpniecība

Vispārējās ostu attīstības tendences norāda uz nākamās paaudzes ostu attīstību, ostas darbībā integrējot ražošanas un apstrādes industriju, tādejādi bez tiešajiem transporta pakalpojumiem, ostas vai tai pieguļošajās teritorijās sniedzot pievienotās vērtības ražošanas vai apstrādes pakalpojumus. Šāda attīstība notiek integrējot ostas darbībā jau esošās industriālās jaudas vai pamatojoties uz tirgus situāciju, radot jaunu tieši pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanai paredzētu infrastruktūru. Tādejādi, ja šodien īss – jūras satiksmes (*angl. „Short sea shipping”*) attīstību primāri nosaka pieejamās tranzīta kravu plūsmas, tad nākotnē par galveno reģionāla mēroga regulārās īss - jūras satiksmes veicinātāju kļūs pieejamās rūpniecības jaudas un viņu noslodze caur ostu transportējamo kravu apstrādē.

3.3. SVID

Veicot SVID analīzi, nav apskatīta ārējo no Liepājas SEZ pārvaldes darbības neatkarīgo spēku ietekme uz ostas darbību un iespējamajiem attīstības procesiem. Kamēr analīzē identificētie, no Liepājas SEZ darbības atkarīgie faktori, ir vērsti uz ostas konkurētspējas uzlabošanu ārējā tirgū. Šāda pieeja ļauj izvairīties no atsaucēm uz neietekmējamiem ārējiem procesiem, koncentrējoties tikai un vienīgi uz Liepājas ostas attīstībai būtiski svarīgajiem faktoriem.

SVID analīzes rezultāti ir būtiski svarīgi, realizējot attīstības pasākumus un marketinga aktivitātes, nodrošinot pozitīvo aspektu stiprināšanu un negatīvo aspektu pilnu vai daļēju novēršanu.

Stiprās puses:

Stratēģisks ģeogrāfiskais novietojums

Liepāja atrodas Baltijas jūras Austrumu krastā un ir novietota vistuvāk Rietumu Eiropas tirgiem, salīdzinot ar citām Latvijas ostām. Pateicoties ģeogrāfiskajam novietojumam Liepāja ir viena no nedaudzajām Baltijas jūras Austrumu krasta neaizsalstošajām ostām.

Brīvas teritorijas kravu pārkraušanas terminālu celtniecībai

Viena no Liepājas ostas priekšrocībām ir divu ostas attīstības teritoriju esamība, kas ir piemērotas mūsdienu prasībām atbilstošu uz tranzīta kravu apkalpošanu vērstu kravu pārkraušanas terminālu būvniecībai.

Industriālās bāzes esamība

Liepājā ir attīstīta industrija, kas nodrošina ievērojamu Liepājas ostas jaudu noslodzi, kā arī ļauj integrēt ostas darbībā esošās industriālās jaudas, tādejādi bez tiešajiem transporta pakalpojumiem, ostas vai tai pieguļošajās teritorijās sniedzot pievienotās vērtības ražošanas vai apstrādes pakalpojumus.

Liepājas SEZ nosacījumi

Viena no Liepājas ostas nepašaubāmām priekšrocībām ir SEZ nodokļu atvieglojumi, kas ļauj ostas uzņēmumiem samazināt savas izmaksas, kā arī veicina ražošanas attīstību, palielinot vietējās izcelsmes vai patēriņa kravu apgrozījumu.

Vājās puses:

Ierobežots ūdens dziļums ostā

Liepājas ostu raksturo izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis un attīstīts autoceļu un dzelzceļa tīkls tranzītam no austrumiem uz rietumiem, kamēr galvenais ostas attīstību ierobežojošais faktors ir nepietiekošais ūdens dziļums ostā, kas kavē pilnvērtīgu lieltonnāžas, kā arī kvalitatīvu īss – jūras satiksmes kuģu apkalpošanu.

Nepietiekošs finansējums pilnvērtīgai ostas attīstības nodrošināšanai

Ostas infrastruktūras projektus realizējot par saviem un kredīta līdzekļiem, ostas vispārējo attīstību kavē finanšu līdzekļu trūkums, kas neļauj realizēt pilnu ostas attīstības pasākumu kompleksu.

Ekoloģiskais stāvoklis ostas Karostas kanālā

Padomju bruņoto spēku darbības rezultātā ir noticis ievērojams ostas akvatorijas gultnes piesārņojums, kas ne tikai ievērojami apdraud ekoloģisko situāciju ostā, bet arī kavē nozīmīgas ostas daļas Karostas kanāla rajona attīstību.

Ierobežotas attīstības iespējas

Lai arī viena no Liepājas ostas priekšrocībām ir divu ostas attīstības teritoriju esamība, tomēr ilgtermiņā Liepāju kā pilsētas robežās atrodošos ostu raksturo ierobežotas attīstības iespējas.

Iespējas:

Kvalitatīvi jaunu ostas kravu pārkraušanas jaudu attīstība

Līdz ar Liepājas ostas padziļināšanas darbu realizāciju tiks radīts pamats kvalitatīvi jaunu ostas kravu pārkraušanas jaudu attīstībai, nodrošinot lieltonnāžas kuģu apkalpošanu, kā arī attīstot mūsdienu prasībām atbilstošus uz tranzīta kravu apkalpošanu vērstu kravu pārkraušanas terminālus

Kuģošanas drošības uzlabošana

Svarīgs ostas attīstības priekšnoteikums ir kuģošanas drošības uzlabošana, ko nodrošinās ostas kuģu ceļu un akvatorijas padziļināšana, kā arī mūsdienu prasībām atbilstoša navigācijas vadības un kontroles aprīkojuma uzstādīšana.

Ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana

Aktualizējoties drošības jautājumiem ar vien lielāku nozīmi iegūst ostas iekārtu aizsardzības jautājumi, kad veicot ieguldījumus drošības uzlabošanā tiek saņemta noteikta atdeve jaunu klientu un kravu apgrozījuma veidā.

Vides aizsardzības jautājumu sakārtošana

Vides aizsardzības jautājumiem iegūstot arvien lielāku publicitāti, šie jautājumi iegūst ar vien lielāku nozīmi arī atsevišķu komercsabiedrības sfēru un sabiedrību kontekstā. Tādejādi, vides jautājumu sakārtošana ir svarīga ne tikai vides aizsardzības un saistošo normatīvo aktu, bet arī ostas publiskā tēla veidošanas kontekstā.

Pievienotās vērtības pakalpojumu attīstība

Ostu attīstības tendences norāda uz nākamās paaudzes ostu attīstību, ostas darbībā integrējot ražošanas un apstrādes industriju, tādejādi bez tiešajiem transporta pakalpojumiem, ostas vai tai pieguļošajās teritorijās sniedzot pievienotās vērtības ražošanas vai apstrādes pakalpojumus.

Draudi:

Ostas tēla pasliktināšanās pēc notikušajiem incidentiem

Ostas tēls ir viens no faktoriem, kas, lai arī netieši, bet ietekmē ostas konkurētspēju kopējā tirgū. Savukārt ostas tēls ir tieši atkarīgs no publicitātes, kas pie negatīvas informācijas, kas ir radusies negadījumu vai neprofesionālas rīcības rezultātā, var negatīvi ietekmēt ostas darbību un tās tālāku attīstību.

Ostas hidrotehnisko būvju neapmierinošais tehniskais stāvoklis

Padomju bruņotajiem spēkiem neveicot nepieciešamos ostas rekonstrukcijas darbus, ir notikusi ievērojama Liepājas ostas hidrotehnisko būvju tehniskā stāvokļa pasliktināšanās. Neveicot ostas hidrotehnisko būvju rekonstrukciju ir iespējama ievērojama kuģošanas drošības līmeņa pasliktināšanās.

Nepietiekoša drošības un aizsardzības nodrošināšana

Nepietiekoša kuģošanas drošības un ostas iekārtu aizsardzības līmeņa nodrošināšana, var negatīvi ietekmēt ne tikai ostas darbību, bet arī ostas tālāku attīstību.

3.4. Attīstības stratēģija

3.4.1. Misija (un attīstības vīzija)

Saskaņā ar Liepājas SEZ likumu, Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zonas izveides pamatmērķis ir attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisko preču apmaiņu caur Latviju. Tās uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai Liepājā, veicināt Liepājas reģiona attīstību.

Pamatojoties uz Liepājas SEZ likumā noteiktajiem mērķiem un SEZ un ostas līdzšinējās darbības analīzi ir izstrādāta Liepājas ostas attīstības vīzija laika periodam līdz 2017. gadam:

Liepāja – Baltijas mēroga industriāls centrs. Liepāju raksturo sabalansēta transporta un industriālā attīstība. Liepājas SEZ veiksmīgi konkurē ar līdzīgiem veidojumiem Klaipēdā, Kauņā, Tallinā, kas ir par pamatu SEZ darbības termiņa pagarināšanai.

Liepāja – mūsdienīga Eiropas Savienības nozīmes reģionāla osta. Osta ir droša un kalpo reģiona tautsaimniecības apkalpošanai un ES kopējā tirgus nodrošināšanai. Ostā ir apgūtas visas attīstības teritorijas un kravu apgrozījums strauji tuvojas maksimāli iespējamajai ostas kravu pārkraušanas jaudu noslodzei.

Liepājas osta un SEZ – reģiona attīstības galvenie centri. Ostas veiksmīgā darbība un piedāvātie pakalpojumi veicina jaunu ārvalstu uzņēmumu ienākšanu Liepājas Specialajā Ekonomiskajā Zonā, nodrošinot drošu un efektīvu saikni ar izejmateriālu piegādātājiem un gatavo izstrādājumu saņēmējiem, kā arī Liepājas industriālo uzņēmumu ar vien pieaugošās izlaides eksportu.

3.4.2. Stratēģiskie mērķi un uzdevumi

Lai nodrošinātu ostas attīstību un konkurētspēju ar reģiona ostām, ir noteikti šādi Liepājas ostas attīstības stratēģiskie mērķi:

- Ilgtspējīga ostas kvalitatīva un kvantitatīva attīstība;
- Ostas konkurētspējas uzlabošana.

Saskaņā ar Liepājas ostas stratēģiskajiem mērķiem tiek noteikti šādi prioritārie uzdevumi:

- Ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana;
- Ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība;
- Ostas hidrotehnisko būvju rekonstrukcija;
- Piesārņoto teritoriju sanācija;
- Kuģošanas drošības apstākļu uzlabošana;
- Ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana;
- Marketinga stratēģijas izstrāde un realizācija.

3.5. Darbības programma

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

3.5.1. Infrastruktūras attīstība

Infrastruktūra ir tautsaimniecības mugurkauls, uz kura balstās tās nozaru struktūra un teritoriālais izvietojums, tā ir pamats ekonomikas attīstībai, kā arī tās darbības traucējumi var radīt neatgriezeniskās sekas veselām nozarēm vai pat teritorijām.

Infrastrukturā attīstības jautājumi ir jārisina pēc iespējas kompleksi, jo tikai ar atbilstošā komplektā nodrošinātu infrastruktūru reģionu var padarīt pievilcīgu komercdarbībai un investīcijām.³

3.5.1.1. Ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana

Saskaņā ar SIA „Jūras projekts” izstrādāto ostas padziļināšanas tehnisko projektu „Brīvostas akvatorijas un kuģu kanālu rekonstrukcija”, lai nodrošinātu „PANAMAX” un „HANDYMAX” kuģu apkalpošanu ar pilnu kravnesības noslodzi Brīvostas rajona pietātnēm pieguļošajā akvatorijā, ir nepieciešama ostas kuģu ceļa un akvatorijas daļēja padziļināšana līdz 12 metru atzīmei, kas ļaus apkalpot kuģus ar maksimālo iegrīmi līdz 10.8 metriem. Padziļināšana ir primāri nepieciešama ostas Brīvostas rajonā atrodošos, lieltonnāžas kuģu apkalpošanai piemēroto beramkravu un ģenerālo kravu pārkraušanas terminālu jaudu pilnvērtīgai noslodzei.

Savukārt galvenās tuvsatiksmes kuģu operācijas tiek veiktas Ziemas ostas rajonā, kur atrodas ostas termināli, kas veic ģenerālo un beramkravu pārkraušanu vidējas un mazas tonnāžas kuģos, kuri veic pārvadājumus galvenokārt Eiropas iekšējos ūdeņos starp Baltijas un Ziemeļu jūras ostām. Kopš šī ostas rajona pārņemšanas no Krievijas bruņotajiem spēkiem to raksturo nepietiekošs ūdens dziļums, kas ir sekas nepietiekošiem uzturēšanas un padziļināšanas pasākumiem padomju un secīgi Krievijas Federācijas bruņoto spēku darbības laikā. Realizējot ostas kuģu ceļa un Brīvostas rajona akvatorijas padziļināšanu līdz 12 metru atzīmei, ir būtiski svarīga arī Ziemas ostas akvatorijas padziļināšana līdz šī ostas baseina projekta dziļumam, lai līdztekus lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa kuģu apkalpošanai nodrošinātu maksimāli kvalitatīvu īss – jūras satiksmes kuģu apkalpošanu.

Ostas padziļināšanas rezultātā tiks sasniegta kvalitatīvi jauna ostas attīstības stadija – līdztekus tuvsatiksmes ģenerālo un beramkravu pārvadājumu apkalpošanai, ostā tiks radīta iespēja lielapjoma beramkravu un ģenerālo kravu partiju pārkraušanai, kas ļaus Liepājai kļūt par pilnvērtīgu Trans - Eiropas Transporta tīkla (TEN – T) sastāvdaļu, konkurējot ar citām reģiona ostām un attīstoties kā nozīmīgam Eiropas reģionālās attīstības centram.

3.5.1.2. Ostas hidrotehnisko būvju rekonstrukcija

Padomju bruņotajiem spēkiem neveicot nepieciešamos ostas rekonstrukcijas darbus, ir notikusi ievērojama Liepājas ostas hidrotehnisko būvju tehniskā stāvokļa pasliktināšanās. Tādas Liepājas ostas darbības nodrošināšanai nozīmīgas hidrotehniskās būves kā Dienvidu un Ziemeļu viļņlauži atrodas neapmierinošā tehniskā stāvoklī, nepildot savas funkcijas, t.i., nenodrošinot ostas akvatorijas aizsardzību no viļņu un vēja negatīvās ietekmes, kā rezultātā netiek novērsta smilšu sanesu iekļūšana ostas akvatorijā, kā arī tiek palielināta viļņošana, kas apgrūtina kuģu kustību akvatorijā un kravu apstrādes operācijas, kuģiem atrodoties pie ostas Brīvostas rajona pietātnēm

³ Darbības programma „Infrastruktūra un pakalpojumi”, LR Finanšu ministrija, 2007

Līdz ar ostas akvatorijas padziļināšanu ir nepieciešama ostas Brīvostas rajona piestātņu rekonstrukcija, piemērojot minētās hidrotehniskās būves jaunajiem akvatorijas parametriem.

Saskaņā ar veikto apsekošanu rezultātiem ir nepieciešama ostas Karostas kanāla rajona piestātņu Nr. 12 – 16 rekonstrukcija, kuras atrodas sliktā vai nepamierinošā tehniskajā stāvoklī un pašlaik netiek izmantotas kravu operāciju veikšanai. Šo piestātņu rekonstrukcija ir iespējama pēc piestātnēm pieguļošās akvatorijas gultnes attīrīšanas no piesārņotajiem nogulumiem, ko ir plānots veikt projekta „Liepājas ostas Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija” ietvaros.

Savukārt, lai nodrošinātu kuģu kustības drošības uzlabošanu, ir būtiski svarīga ostas darbībā neizmantojamās 1. piestātnes demontāža, kas apgrūtina kuģu ienākšanu un izešanu no Karostas kanāla.

3.5.1.3. Ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība

Nemot vērā ostas uzņēmumu plānotos kravu pārkraušanas terminālu attīstības plānus, kuru realizācijas rezultātā tiek plānots ievērojams ostā pārkraujamo kravu pieaugums, kā arī to, ka atsevišķos gadījumos tiek plānota ostas jaudu attīstība vietās ar nepietiekošu vai neeksistējošu dzelzceļa infrastruktūru, ir nepieciešama tālāka plānveidīga ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība.

Attīstoties ostas Brīvostas rajona terminālu pārraušanas jaudām un secīgi palielinoties pārkraujamo kravu apjomiem, ir nepieciešama tālāka ostas Rietumu un Ziemeļu dzelzceļa parku attīstība, izbūvējot papildus, kravu šķirošanai paredzētus sliežu ceļus. Līdz ar Karostas kanāla rajona attīstību, t.i., jaunu kravu pārkraušanas terminālu celtniecību un ostas piestātņu Nr. 9.,10.,11.-14.,16. izmantošanu kravu pārkraušanas operāciju veikšanai, ir nepieciešama jauna „Tosmares” dzelzceļa parka būvniecības, kas nodrošinās Karostas kanāla rajonā atrodošos kravu pārkraušanas terminālu jaudu apkalpošanu. Savukārt, pie ostas Ziemeļu mola atrodošās attīstības teritorijas, kurā tiek plānota Liepājas Multimodālā Termināla celtniecība, attīstībai ir nepieciešama atsevišķa dzelzceļa pievadceļa un Karostas dzelzceļa stacijas būvniecība, kas nodrošinās šajā teritorijā atrodošos kravu pārkraušanas jaudu apkalpošanu.

3.5.1.4. Ostas sauszemes pievadceļu attīstība

Liepājas ostai attīstoties kā nozīmīgam Eiropas Savienības nozīmes kravu loģistikas centram, ir svarīga mērķtiecīga ostas sauszemes pievadceļu attīstība, kas ir nepieciešams priekšnoteikums multimodālo kravu pārvadājumiem, kuri reģiona ietvaros tiek realizēti izmantojot, galvenokārt, auto transportu.

Realizējot plānveidīgu ostas attīstību, kuras ietvaros ir plānots ievērojams Liepājas ostā pārkraujamo konteineru un RO – RO kravu apjoma pieaugums, ir būtiska ne tikai Austrumu – Rietumu virziena tranzīta koridora transporta infrastruktūras attīstība, bet arī transporta infrastruktūra, kura nodrošina saikni ar citiem reģiona ražošanas un loģistikas centriem.

Šādā kontekstā īpaši svarīga ir ostas Ziemeļu – Dienvidu virziena pievedceļu rekonstrukcija, kas nodrošinās, ne tikai reģiona izcelsmes importa/ eksporta kravu apkalpošanu, bet arī maksimāli efektīvu kravu apmaiņu kopējā TEN – T tīkla ietvaros, tādējādi paaugstinot kopējo kravu transportēšanas efektivitāti ne tikai reģiona, bet arī ES mērogā.

3.5.2. Kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana

3.5.2.1. Ostas iekārtu aizsardzības sistēmas attīstība

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

Realizējot mērķtiecīgu ostas iekārtu aizsardzības sistēmas attīstību, ir nepieciešama esošo dienestu darbības optimizācija, izveidojot atsevišķu ostas iekārtas aizsardzības dienestu un aizsardzības informācijas koordinācijas centru. Savukārt, lai nodrošinātu kvalitatīvu ostas iekārtu aizsardzības sistēmu darbību, ir būtiski svarīga Liepājas SEZ pārvaldes ēkas un ostas Kapteiņa dienesta ēku, lokatoru un bāku aizsardzības nodrošināšana atbilstoši EP Direktīvai Nr. 65/2005/EC.

3.5.2.2. Kuģošanas drošības uzlabošana

Lai nodrošinātu ar vien pieaugošajai kuģu apmeklējuma intensitātei un lieltonnāžas kuģu apkalpošanai atbilstošas kuģošanas drošības nodrošināšanu Liepājas ostā, ir nepieciešama kvalitatīva ostas navigācijas aprīkojuma atjaunošana. Veicot ostas padziļināšanas darbus ar mērķi apkalpot lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” kuģus pilnā kravā, nepieciešams nosacījums ir jaunu, šāda tipa kuģu apkalpošanai atbilstošu navigācijas zīmju uzstādīšana. Savukārt, lai nodrošinātu drošu kuģu satiksmes vadību uz kuģu ceļiem un ostas akvatorijā, ir nepieciešama kvalitatīva kuģu satiksmes vadības un saistītā aprīkojuma atjaunošana, nomainot esošo jau novecojušo pret jaunu mūsdienu prasībām atbilstošu kuģu satiksmes vadības un navigācijas kontroles aprīkojumu.

Ne mazāk svarīga ir ostas hidrotehnisko būvju – Dienvidu un Ziemeļu viļņlaužu rekonstrukcija. Šīs hidrotehniskās būves, kas nodrošina ostas akvatorijas aizsardzību no viļņu un vēja negatīvās iedarbības, atrodas nepamierinošā tehniskajā stāvoklī, kā rezultātā pie noteikta vēja virziena un stipruma tiek apgrūtināta kuģu kustība, līdz ar ko ievērojami pasliktinās kuģošanas drošība.

Minēto pasākumu komplekss ir nepieciešams priekšnosacījums ostas tālākai attīstībai, nodrošinot ostas kvalitatīvu attīstību ar secīgu kravu apgrozījuma kvantitatīvu pieaugumu.

3.5.3. Vides aizsardzība

Vides infrastruktūra un vides aizsardzība ir ilgtspējīgas attīstības stūrakmens, kas nepieciešams gan šodienas efektīvai darbībai un dzīves telpas izveidei, gan arī nākotnes perspektīvai. Liepājas SEZ pārvalde laika posmam līdz 2017. gadam ir noteikusi divas ar vides aizsardzību saistītas attīstības prioritātes.

3.5.3.1. Ostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas attīstība

Īss un vidēja termiņa vides aizsardzības prioritāte: ostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas sakārtošana un uzlabošana atbilstoši labākajai starptautiskajai ostu praksei.

Prioritātes galvenais mērķis ir efektīvas un ekonomiski pamatotas ostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas izveide. Secīgi ostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas attīstības galvenie uzdevumi ir:

- Nodrošināt pilnīgu atbilstību ar saistošajos Eiropas Savienības un Starptautiskajos ar jūrniecību saistītajos normatīvajos aktos un rekomendācijās noteiktajām prasībām;
- Vienlaikus, Liepājas ostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmas atbilstībai starptautiskajiem un nacionālajiem normatīvajiem aktiem, nodrošināt maksimāli efektīvu šīs sistēmas darbību, panākot maksimālu ekonomisko atdevi no Liepājas ostā ienākošo kuģu sanitārās apkalpošanas;
- Padarīt ostas atkritumu apsaimniekošanas sistēmu par vienu no atpazīstamajām Liepājas ostas tēla komponentēm un ostas „vizītkarti” vides aizsardzības jomā.

3.5.3.2. Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija

Vides aizsardzības vidēja un ilgtermiņa attīstības prioritāte: Liepājas ostas vēsturiskā piesārņojuma likvidācija.

Prioritātes galvenais mērķis ir Liepājas ostas Karostas kanāla gultnē esošā vēsturiskā piesārņojuma izņemšana un secīga deponēšana Karostas kanāla Austrumu galā jau izbūvētajā piesārņoto materiālu deponēšanas vietā. Saskaņā ar HELCOM (Helsinku komiteja) karsto punktu sarakstu Liepājas ostas Karostas kanāls ir identificēts kā viens no Baltijas jūrai pieguļošā reģiona vispiesārņotākajām vietām.

Projekta realizācijas rezultātā tiks likvidēti iespējamie atkārtota vides piesārņojuma draudi, kas saistās ar iespējamo piesārņoto materiālu emisijas no kanāla gultnē esošā piesārņoto nogulumu slāņa, kā arī radīti priekšnoteikumi tālākai attīstības pasākumu realizācijai ar mērķi nodrošināt kvalitatīvu ostas Karostas kanāla rajona attīstību.

3.5.4. Marketinga stratēģija

Lai nodrošinātu Liepājas ostas un tajā strādājošo sabiedrību atpazīstamību, ir būtiski svarīga mērķtiecīga ostas publiskā tēla veidošana, liekot uzsvāru uz kompleksu marketinga un komunikāciju kanālu izmantošanu. Turklāt, veidojot Liepājas ostas tēlu

un tā atpazīstamību ostas klientu mērķauditorijā, jāņem vērā ne tikai marketinga aktivitātes, bet arī faktori, kas veido priekšstatu par ostu ārpus pašlaik marketinga komunikācijai izmantojamajiem kanāliem, t.i., priekšstatu, kuru rada ostas sniegtie pakalpojumi – to būtība, kvalitāte, efektivitāte, kā arī pakalpojumu sniedzēju profesionalitāte, darba un saskarsmes kultūra.

Tādejādi, lai nodrošinātu maksimālu un pozitīvu Liepājas ostas atpazīstamību ir jārealizē ilgtermiņa ostas zīmola attīstība, kur īstermiņa uzdevums ir zīmola koncepcijas radīšana un ieviešana, kamēr ilgtermiņa uzdevums ir nepārtraukta zīmola attīstība un aktualizācija. Savukārt, lai nodrošinātu pietiekamu un pozitīvu publicitāti, ir svarīgi nodrošināt Liepājas ostas zīmola komunikāciju ar medijiem un Liepājas sabiedrību.

3.5.5. Rūpniecības attīstība

Viens no ostas attīstības pamatnosacījumiem ir reģiona tautsaimniecības apkalpošana. Liepājas gadījumā osta jau tagad kalpo par vienu no reģiona tautsaimniecības stūrakmeņiem, veicinot Liepājas industriālo un tautsaimniecības kopējo izaugsmi. Liepājas ostas gadījumā, bez pilsētā strādājošo uzņēmumu importa un eksporta jaudu apkalpošanas, būtiski svarīga ir ostas pakalpojumu un ražošanas savstarpējā integrācija, radot konkurētspējīgu kravu loģistikas un pievienotās vērtības pakalpojumu piedāvājumu. Liepājas SEZ pārvaldei ir jāveicina ostas un transporta pakalpojumu attīstību, veicinot jaunu kravu importa un eksporta ietilpīgu ražotņu ienākšanu un ražošanas „klasteru” veidošanos uz jau esošo un jauno ražotņu bāzes.

3.6. Liepājas SEZ pārvaldes attīstības projekti

Saskaņā ar Attīstības plāna Darbības programmu ir noteikti Liepājas ostas prioritārie attīstības projekti.

Tabula Nr. 2. Liepājas SEZ pārvaldes prioritārie projekti.

Nr. p.k.	Pasākuma nosaukums	Plānotais realizācijas laiks (gads)	Pasākuma izmaksas tūkst.Ls	Atbilstība darbības programmai	Finansēšanas avoti	Pārraugošā institūcija	Plānotais rezultāts
1.	Liepājas ostas pievedceļi	2006. – 2009.	13 107	Infrastrukturā attīstība	ES Kohēzijas fonds, pašvaldība, pašu līdzekļi., valsts pamatbudžets	LR Satiksmes ministrija	Kravu apstrādes efektivitātes paaugstināšanās. Pamats tālākai ostas attīstībai.
2.	Liepājas ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana	2008. – 2010.	23 400	Infrastrukturā attīstība; Kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana	ES Kohēzijas fonds, valsts pamatbudžets, pašu līdzekļi	LR Satiksmes ministrija	Kravu apstrādes efektivitātes paaugstināšanās. Ostas konkurētspējas paaugstināšanās. Pamats tālākai ostas attīstībai.

3.	Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija	2008. – 2011.	16 100	Vides aizsardzība; Infrastruktūras attīstība	ES Kohēzijas fonds, pašvaldība, pašu līdzekļi	LR Vides ministrija	Kopējās vides situācijas uzlabošanās. Pamats tālākai ostas attīstībai.
4.	Izpēte un tehniskais projekts viļņlaužu rekonstrukcijai Liepājas ostā	2007. – 2009.	490	Infrastruktūras attīstība; Kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana	ES TEN-T budžets, valsts pamatbudžets, pašu līdzekļi	LR Satiksmes ministrija	Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcijas tehniskais projekts
5.	Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija	2009. – 2010.	10 000	Infrastruktūras attīstība; Kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana	ES Kohēzijas fonds, pašvaldība, pašu līdzekļi	LR Satiksmes ministrija	Droša navigācija ostas akvatorijā. Samazinātas ostas uzturēšanas izmaksas.
6.	Liepājas ostas sauszemes pievedceļu rekonstrukcija	2009. – 2012.	15 800	Infrastruktūras attīstība	ES Kohēzijas fonds, pašvaldība	LR Satiksmes ministrija	Kravu apstrādes efektivitātes paaugstināšanās. Pamats tālākai ostas attīstībai.

3.6.1. Liepājas ostas pievedceļi

Projekta realizācijas periods: 2006. – 2008 gads

Projekta kopējās izmaksas: 13 107 tūkst. LVL

Projekta dzīves laiks: 20 un vairāk gadi

Projekta realizācijas mērķis:

- nodrošināt Liepājas ostas funkcionalitāti un ostas tālāku attīstību

Plānotie rezultāti:

- Ostas dzelzceļa kravu apstrādes kapacitātes palielināšanās;
- Autotransporta satiksmes nodrošināšana pār Karostas kanāla izgriežamo tiltu;
- Kravu autotransporta piekļuves ostai uzlabošanās.

Projekts atbilst šādiem Attīstības plāna pasākumiem:

- Infrastruktūras attīstība;
- Kuģošanas drošības un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana.

Situācijas apraksts

Transporta nozarei pārvarot Krievijas ekonomiskās krīzes radītās sekas, Liepājas osta saskārās ar ievērojamu kravu apgrozījuma pieaugumu, kas sastādīja vidēji 15 – 30% gadā. Šādā situācijā, 2003. gadā Liepājas ostas apgrozījumam sasniedzot 5 miljonus tonnu gadā, Liepājas ostā strādājošie kravu pārkraušanas termināli saskārās ar nepietiekošu Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras caurlaides kapacitāti, kad līdz ar nepietiekošo sauszemes kravu apstrādes jaudu samazinājās kravu pārkraušana darbu

efektivitāte, kā arī ievērojami palielinājās maksājumi par dzelzceļa transporta izmantošanas dīkstāvēm.

Projekta apraksts

Lai nodrošinātu maksimālu atdevi no sauszemes transporta infrastruktūras attīstības ostā, Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstības projekts ir apvienots ar citiem Liepājas ostas attīstībai svarīgiem transporta infrastruktūras attīstības pasākumiem. Secīgi projekts sastāv no trīs komponentēm:

- Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība;
- Maģistrālā ostas auto ievēd ceļa 2. kārtas būvniecība;
- Karostas kanāla izgriežamā tilta rekonstrukcija.

Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība

Realizējot ostas dzelzceļa attīstības projektu tiks ievērojami palielināta ostas dzelzceļa caurlaides jauda, tai sasniedzot 8 miljonus tonnu gadā, kas ir nepieciešams priekšnosacījums ostas tālākai attīstībai.

Maģistrālā ostas auto ievēd ceļa 2. kārtas būvniecība

Liepājas ostas auto ievēd ceļš nenodrošina tiešu piekļuvi Liepājas – Rīgas automaģistrālei (A9), līdz ar ko smagais kravu transports dodoties uz Liepājas ostu noslogo pilsētas publisko transporta infrastruktūru. Realizējot ostas auto ievēd ceļa 2. kārtas būvniecību ostas ievēd ceļš pie pilsētas robežas tiks savienots ar Liepājas - Rīgas maģistrāli, tādējādi atslogojot līdz šim izmantoto pilsētas publisko transporta infrastruktūru.

Karostas kanāla izgriežamā tilta rekonstrukcija

Veicot Karostas izgriežamā tilta rekonstrukciju, tiks nodrošināta ne tikai pasažieru transporta kustība starp Liepājas pilsētas Karostas rajonu un pārējo pilsētas daļu, bet, samazinoties tilta izgriešanas ātrumam, arī palielināsies kuģu kustības efektivitāte un kuģošanas drošība Karostas kanālā.

Projekta ietvaros realizējamie pasākumi

Saskaņā ar projekta tehniski – ekonomisko pamatojumu un realizācijas laika grafiku, projekta ietvaros tiek realizēti šādi pasākumi:

- 2006. gads:
 - Maģistrālā ostas auto ievēd ceļa 2. kārtas tehniskā projekta izstrāde;
 - Zemes īpašuma atsavināšana 14. Novembra ielā Nr. 22.
- 2007. gads:
 - Karostas izgriežamā tilta rekonstrukcija (būvdarbi un tehniskā uzraudzība);
 - Karostas izgriežamā tilta Ziemeļu daļas rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde;
 - Savienojošā dzelzceļa loka būvniecība (būvdarbi un tehniskā uzraudzība);
 - Maģistrālā ostas auto ievēd ceļa 2. kārtas būvniecības tehniskā projekta izstrāde.
- 2008. gads:
 - Savienojošā dzelzceļa loka būvniecība (būvdarbi un tehniskā uzraudzība);

- Maģistrālā ostas auto ievēd ceļa 2. kārtas būvniecība (būvdarbi un tehniskā uzraudzība);
- Karostas izgriežamā tilta rekonstrukcija (būvdarbi un tehniskā uzraudzība);
- Karostas izgriežamā tilta Ziemeļu daļas rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde.

Projekta finansēšana

Projekta realizācijas kopējās izmaksas ir 13.1 miljons LVL, kuri tiek finansēti no šādiem avotiem:

- ES Kohēzijas fonds – 5974 tūkst. LVL jeb 46% no kopējām izmaksām;
- Liepājas SEZ pārvalde – 3891 tūkst. LVL jeb 30% no kopējām izmaksām;
- Valsts pamatbudžets – 2053 tūkst. LVL jeb 15% no kopējām izmaksām;
- Liepājas pašvaldība – 1189 tūkst. LVL jeb 9% no kopējām izmaksām.

3.6.2. Liepājas ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana

Projekta realizācijas periods: 2008 - 2010. gads

Projekta kopējās izmaksas: 23 400 tūkst. LVL

Projekta dzīves laiks: 20 un vairāk gadi

Projekta realizācijas mērķis:

- nodrošināt drošu un efektīvu lieltonnāžas un tuvsatiksmes satiksmes kuģu apkalpošanu;
- nodrošināt Liepājas ostas funkcionalitāti un ostas tālāku attīstību.

Plānotie rezultāti:

- Kuģošana drošības uzlabošanās;
- Lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa un tuvsatiksmes kuģu apkalpošanas kvalitātes uzlabošanās.

Projekts atbilst šādiem Attīstības plāna pasākumiem:

- Infrastruktūras attīstība;
- Kuģošanas drošības un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana.

Situācijas apraksts

Liepājas osta attīstās kā mūsdienīga daudzfunkcionāla osta, kuru pēdējo desmit gadu laikā raksturo viens no straujākajiem kravu apgrozījuma pieaugumiem reģionā. Tomēr kā rāda ostas kravu apgrozījuma rādītāji, sākot ar 2003. gadu ostas apgrozījuma izaugsmē ir iestājusies stagnācija, kas norāda ne tikai uz nepietiekamajām investīcijām ostas attīstībā, bet arī ostas kopējās konkurētspējas samazināšanos.

Liepājas osta ir Trans Eiropas Transporta Tīkla (TEN – T) sastāvdaļa. Tomēr Liepājas ostas ierobežotais ūdens dziļums uz kuģu ceļiem un pie dziļūdens piestātnēm, neļauj Liepājai pilnvērtīgi attīstīties un konkurēt ar citām reģiona ostām.

Projekta apraksts

Projekts paredz TEN-T tīkla sastāvdaļas, Liepājas ostas kuģu ceļa un ostas akvatorijas daļēju padziļināšanu, kā rezultātā tiks nodrošināta droša un kvalitatīva „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa lieltonnāžas, kā arī īss – jūras satiksmes kuģu apkalpošana ostā.

Projekta realizācija atbilst ES TEN – T attīstības vadlīnijām un ir būtisks priekšnoteikums pilnvērtīgai TEN – T sauszemes transporta infrastruktūras izmantošanai, kuras attīstība jau tiek daļēji finansēta ES Kohēzijas fonda ietvaros, realizējot projektu „Liepājas ostas pievadceļi”.

Ņemot vērā, ka projekta mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana, projektā bez padziļināšana darbu veikšanas ir iekļauta arī kuģošanas drošību nodrošinošā tehniskā aprīkojuma iegāde un uzstādīšana.

Projekta ietvaros realizējamie pasākumi

Saskaņā ar projekta tehniski – ekonomisko pamatojumu projektā tiek plānota šādu pasākumu realizācija:

- Kuģu ceļa, Loču kanāla, Brīvostas un Ziemas ostas akvatoriju padziļināšana;
- Atbilstoša navigācijas aprīkojuma uzstādīšana;
- Jauna kuģu kustības vadības aprīkojuma iegāde un uzstādīšana.

Projekta finansēšana

Pašlaik projekta realizācijai ir pieejami 4.6 miljoni LVL, kas ir piešķirti projekta realizācijai saskaņā ar MK Rīkojumu Nr. 818 no 2006. gada 26. oktobra „Par privatizācijas ieņēmumu novirzīšanu Liepājas ostas padziļināšanai”. Pilna apjoma projekta realizācijai ir nepieciešama papildus finansējuma piesaiste, kas var tikt piesaistīta no ES Kohēzijas fonda 2007. – 2013. līdzekļiem⁴. Izmantojot jau piešķirtos līdzekļus 4.6 miljonu LVL apmērā kā nacionālo līdzfinansējumu, kā arī Liepājas SEZ pārvaldes budžeta līdzekļus no Kohēzijas fonda var tikt piesaistīti līdz 17.5 miljoniem latu⁵, nodrošinot pilnai projekta realizācijai nepieciešamo finansējumu 23.4 miljonu LVL apmērā.

3.6.3. Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija

Projekta realizācijas periods: 2008. - 2011 gads

Projekta kopējās izmaksas: 16 100 tūkst. LVL

Projekta dzīves laiks: 20 un vairāk gadi

Projekta realizācijas mērķis:

- likvidēt vienu no vispiesārņotākajiem objektiem Baltijas jūras baseinā, nodrošinot vides aizsardzību un vides infrastruktūras sakārtošanu Liepājas ostas Ziemeļu daļā.

Plānotie rezultāti:

- Vides piesārņojuma draudu novēršana;

⁴ Darbības programma „Infrastruktūra un pakalpojumi”, Aktivitāte 3.1.3. „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros”

⁵ Pie līdzfinansējuma likmes 75%

- Kopējās vides situācijas uzlabošanās;
- Liepājas ostas attīstība.

Projekts atbilst šādiem Attīstības plāna pasākumiem:

- Vides aizsardzība;
- Infrastruktūras attīstība.

Situācijas apraksts

Līdz 1994.gadam Liepājas osta funkcionēja kā slēgta PSRS (kopš 1991.gada – Krievijas Federācijas) bruņoto spēku karabāze. Minēto bruņoto spēku darbības rezultāta ir notikusi ilgstoša Liepājas ostas akvatorijas piesārņošana ar naftas produktiem un smagos metālus saturošām vielām un materiāliem, kas koncentrētā veidā ir uzkrājušies ostas akvatorijas gultnes nogulumos. Vislielākais piesārņojums ir konstatēts Karostas kanāla akvatorijā, kas ir saistāms ar šīs ostas daļas izmantošanas specifiku – kuģu uzpilde ar degvielām un smērvielām, kuģu remonts, zemūdeņu bāze, zemūdeņu akumulatoru uzpilde un uzglabāšana. Saskaņā ar pēdējiem aprēķiniem kopējais Karostas kanāla gultnē atrodošos piesārņoto nogulumu apjoms ir 700 tūkst. m³.

Projekta apraksts

Saskaņā ar izstrādāto projekta dokumentāciju piemērotākais piesārņojuma likvidācijas paņēmieni ir – uz grunts iesūkšanu balstīta grunts izņemšana, ar sekojošu tās noglabāšanu aiz Karostas kanāla Austrumu daļā izbūvētās dzelzs pāļu rievsienu.

Secīgi Karostas kanāla piesārņojuma likvidēšana nosacīti ir sadalīta divās kārtās (no kurām 1. kārtas realizācija ir notikusi cita projekta „Karostas kanāla norobežojošās rievsienu būvniecība” ietvaros):

1. Pirmā kārtā: Norobežojošās sienas (rievsienu) būvniecība Karostas kanāla A galā, izveidojot deponēšanas vietu piesārņotajiem gultnes nogulumiem. (Projekts „Karostas kanāla norobežojošās rievsienu būvniecība”, kas ir realizēts 2001. gadā);
2. Otrā kārtā: Piesārņoto nogulumu evakuācija no Karostas kanāla gultnes uz piesārņojuma deponēšanas vietu (Projekts „Liepājas ostas Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija”).

Projekta ietvaros realizējamie pasākumi

Saskaņā ar projekta tehniski – ekonomisko pamatojumu projekta „Liepājas ostas Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija” realizācija ir iedalīta sekojošos pasākumos:

- Deponēšanas vietas sagatavošana piesārņoto materiālu ievietošanai;
- Piesārņoto materiālu izņemšanas no Karostas kanāla gultnes;
- Piesārņoto materiālu deponēšana un atūdeņošana sagatavotajā deponēšanas vietā.

Projekta finansēšana

Saskaņā ar projekta tehniski – ekonomisko pamatojumu projekta kopējās izmaksas ir aprēķinātas kā 16.1 miljoni LVL. Lai nodrošinātu pilnvērtīgu un maksimāli kvalitatīvu projekta realizāciju, tiek plānota finansējuma piesaiste no šādiem avotiem: ERAF, valsts pamatbudžets, Liepājas SEZ pārvaldes pašu līdzekļi.

3.6.4. Liepājas ostas viļņlaužu izpēte un rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde

Projekta realizācijas periods: 2007. – 2009. gads

Projekta kopējās izmaksas: 490 tūkst. LVL

Projekta dzīves laiks: 20 un vairāk gadi

Projekta realizācijas mērķis:

- sagatavot tehnisko dokumentāciju Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcijai.

Plānotie rezultāti:

- Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcijas Tehniskais projekts.

Projekts atbilst šādiem Attīstības plāna pasākumiem:

- Infrastruktūras attīstība;
- Kuģošanas drošības un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana.

Situācijas apraksts

Ostas vispārējās funkcijas nodrošina ostas hidrotehniskās būves. Svarīga loma ostas funkcionalitātes uzturēšanā ir ostas moliem un viļņlaužiem, kas aizsargā ostas akvatoriju no vēja, sanesām un viļņošanās. 1997. gadā tika veikta Dienvidu mola rekonstrukcija, to pilnībā pārbūvējot un novēršot smilšu ieplūšanu Liepājas ostas „Loču” kanālā. Dienvidu un Ziemeļu viļņlauži ir nolietojušies un savas funkcijas nepilda pilnā apjomā. To galvenā funkcija ir aizsargāt ostas akvatoriju no valdošajiem vējiem un viļņiem, kā arī nepieļaut smiltis – sanesu ieplūšanu ostas akvatorijā. Tā kā viļņlauži ir nolietojušies, tad stiprākos vējos jūras viļņi tos pārklāj līdz nesot smiltis un palielinot viļņošanos ostas akvatorijā, secīgi apgrūtinot kuģu kustību un kravu apstrādi pie piestātnēm.

Projekta apraksts

Projekta ietvaros tiek plānota ostas viļņlaužu tehniskā stāvokļa novērtēšana un viļņlaužu rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde, pamatojoties uz izpētes rezultātā iegūto informāciju.

Projekta ietvaros realizējamie pasākumi

Saskaņā ar projekta realizācijas darba uzdevumu projekta ietvaros ir paredzētas šādas aktivitātes:

- Inženieru – tehniskā izpēte;
- Ģeoloģiskā izpēte;
- Topogrāfiskā izpēte;
- Tehniskā projekta izstrāde.

Projekta finansēšana

Projekts „Izpēte un tehniskais projekts viļņlaužu rekonstrukcijai Liepājas ostā” ir projekta „Latvijas Trans – Eiropas Transporta tīkla ostu infrastruktūras attīstība” sastāvdaļa, kura ietvaros ir saņemti ir saņemts ES Komunikāciju tīkla līdzfinansējums. Saskaņā ar noslēgto līgumu projekta realizācijas kopējā summa ir 698 tūkst. EUR, no kuras daļu no projekta nacionālā līdzfinansējuma – 25% apmērā no projekta kopējām

izmaksām līdzfinansē LR Satiksmes ministrija, kamēr 25% no projekta kopējām izmaksām sedz Liepājas SEZ pārvalde.

3.6.5. Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija

Projekta realizācijas periods: 2009. – 2010. gads

Projekta kopējās izmaksas: 10 milj. LVL

Projekta dzīves laiks: 20 un vairāk gadi

Projekta realizācijas mērķis:

- nodrošināt Liepājas ostas funkcionalitāti un ostas tālāku attīstību.

Projekts atbilst šādiem Attīstības plāna pasākumiem:

- Infrastruktūras attīstība.

Plānotie rezultāti:

- Droša navigācija ostas akvatorijā;
- Samazinātas ostas uzturēšanas iemaksas.

Situācijas apraksts

Skatīt projekta „Liepājas ostas viļņlaužu izpēte un rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde” aprakstu.

Projekta apraksts

Projekta ietvaros tiek plānota viļņlaužu rekonstrukcija. Precīzs projekta apraksts tiks izstrādāts projekta „Liepājas ostas viļņlaužu izpēte un rekonstrukcijas tehniskā projekta izstrāde” realizācijas rezultātā.

Projekta finansēšana

Saskaņā ar iepriekšējiem aptuveniem aprēķiniem projekta realizācijas izmaksas ir 10 miljoni LVL. Projekta realizācijas finansēšanai tiek plānota ES Kohēzijas vai Strukturālo fondu līdzfinansējums.

3.6.6. Liepājas ostas sauszemes pievadceļu rekonstrukcija

Projekta realizācijas periods: 2009. – 2012. gads

Projekta kopējās izmaksas: 15.8 milj. LVL

Projekta dzīves laiks: 20 un vairāk gadi

Projekta realizācijas mērķis:

- nodrošināt drošu piekļuvi TEN – T infrastruktūrai no sauszemes puses;
- TEN – T tīkla kravu pārkraušanas kapacitātes palielināšana.

Projekts atbilst šādiem Attīstības plāna pasākumiem:

- Infrastruktūras attīstība;
- Kuģošanas drošības un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana.

Plānotie rezultāti:

- Kravu autotransporta piekļuves ostai uzlabošanās,
- Ostas kravu pārkraušanas kapacitātes palielināšanās.

Situācijas apraksts

Liepājai, esot tipiskai „pilsētas” ostai, kuru ieskauj pilsētas apbūve, ostas pievedceļu infrastruktūra ir pilsētas publiskās transporta infrastruktūras sastāvdaļa. Autotransporta piekļuve ostai tiek organizēta pa šādiem diviem galvenajiem tranzīta koridoriem:

- Trase „O. Kalpaka iela – Pulvera iela – Cukura iela – Brīvības iela” (Liepājas ostas auto ievēd ceļš), pa kuru tiek nodrošināta kravu transports Rietumu - Austrumu virzienā;
- Trase „Ganību iela – Zemnieku iela – Brīvības iela – Cukura iela – Pulvera iela – Kalpaka iela” pa kuru tiek nodrošināta kravu transports Dienvidu – Ziemeļu virzienā.

Kravu transportēšana Rietumu – Austrumu virzienā notiek pa Liepājas ostas auto ievēd ceļu, kas ir pilsētas transporta infrastruktūras daļa, kura ir attīstīta atbilstoši kravu transporta kustības vajadzībām. Kamēr kravu transportēšanai Dienvidu - Ziemeļu virzienā tiek izmantota pilsētas publiskā transporta infrastruktūra, kur nozīmīga ostas ievēd ceļa trases daļa – Ganību iela nav piemērota intensīvai kravu transporta kustībai, tādejādi apgrūtinot kravu piegādi ostai, kā arī noslogojot pilsētas transporta infrastruktūru.

Projekta apraksts

Projekta ietvaros tiks veikta pilsētas transporta infrastruktūras rekonstrukcija, lai nodrošinātu kravu transporta kustību uz/ no ostas Dienvidu – Ziemeļu virzienā. Projekta ietvaros tiks veikta Ganību un Zirņu ielu rekonstrukcija, kā rezultātā būs iespējama transporta plūsmu sadale starp šīm divām ielām, nodrošinot maksimāli efektīvu kravu transporta kustību un kravu transporta kapacitātes palielināšanos.

Projekta finansēšana

Projekta realizācijas kopējās izmaksas ir 15.8 miljoni LVL, kuri tiek finansēti no šādiem avotiem:

- ES Kohēzijas fonds – 11850 tūkst. LVL jeb 75% no kopējām izmaksām;
- Liepājas pašvaldība – 3950 tūkst. LVL jeb 25% no kopējām izmaksām.

3.7. Komerccabiedrību attīstības projekti

3.7.1. Kombinētā ģenerālo kravu un konteineru termināla celtniecība

Kombinētā ģenerālo kravu un konteineru termināla celtniecība ir Liepājas ostas lielākās stividoru kompānijas LSEZ AS „Liepājas osta LM” attīstības loģisks turpinājums, kas paredz uzņēmuma sniegto pakalpojumu diversifikāciju un pašreizējo uzņēmuma aktivitāšu optimizāciju, panākot maksimālu efektivitāti un pievienoto vērtību.

Teritorija

Termināla celtniecība tiek plānota līdz šim neapbūvētā Liepājas ostas attīstības teritorijā, kura ir nodota ilgtermiņa nomā LSEZ AS „Liepājas osta LM” kombinētā ģenerālo kravu pārkraušanas termināla celtniecībai.

Teritorijas raksturojums:

- Platība: 16 ha
- Robeža ar ostas akvatoriju: ~ 670 m
- Novietojums: starp ostas Sadalošo molu un Karostas kanālu

Saskaņā ar sabiedrības plāniem projekta realizācijas rezultātā plānota būvējamā termināla teritorijas paplašināšana līdz 27.6 ha, veicot gruntis uzbēršanas darbus zemes gabalam pieguļošajā ostas akvatorijā.

Termināls

Plānotā termināla teritorijas platība: 27,6 ha, no kuriem 8,6 ha jaunizveidota (uzskalota) teritorija.

Projekta realizācijas rezultātā tiek plānots izbūvēt:

- Muliņa veida piestātņi līdztekus Karostas kanāla Dienvidu molam ar pieguļošu kravas laukumu konteineru pārkraušanai. Piestātnes dimensijas: garums 210 m, platums 125 m. Piestātņi plānots aprīkot nobrauktuvi (rampu), nodrošinot iespēju pieņemt un apstrādāt RO – RO (horizontālās kravu apstrādes) tipa kuģus;
- Divas piestātnes līdztekus krasta līnijai ar kopējo garumu 530 m, piestātņu kordona līniju izvirzot 110 m attālumā no pašreizējās krasta līnijas;
- Kravas laukumus un noliktavas;
- Administratīvās un saimniecības ēkas.

Saskaņā ar izstrādāto termināla celtniecības skiču projektu ir noteikts plānotā termināla aprēķina kuģis ar iegrimi pilnā kravā līdz 10,4 m, ostas akvatoriju un kuģu ceļus padziļinot līdz – 12.0 m atzīmei, sākotnējā ekspluatācijas posmā un ar iegrimi līdz 11,3 m, ostas akvatoriju un kuģu ceļus padziļinot līdz –13 m atzīmei perspektīvā.

Projekta izmaksas un statuss

LSEZ AS „Liepājas osta LM” ir izstrādājusi termināla celtniecības skiču projektu uz kura pamata Liepājas pilsētas Būvvalde ir izsniegusi Arhitektūras – plānošanas uzdevumu. Paralēli, sabiedrība strādā pie stratēģiskā investora piesaistes, kas ir nepieciešams nosacījums šāda mēroga projekta realizācijai.

Projekta realizācijas izmaksas tiks noteiktas projekta izstrādes procesā, ņemot vērā stratēģiskā investora tehniskos un ekonomiskos projekta realizācijas nosacījumus.

3.7.2. Liepājas Multimodālā Termināla celtniecība

Saskaņā ar AS „Kurzemes degviela” attīstības plāniem projekta mērķi ir izbūvēt jaunu multimodālu kravu pārkraušanas terminālu, kurā tiktu nodrošināta nepieciešamā infrastruktūra kravu apkalpošanai un ar to saistītajām darbībām, kā arī pievienotās vērtības loģistikas operāciju veikšanai un atsevišķu ražotņu izveidei.

Teritorija

Termināla celtniecība tiek plānota līdz šim neapbūvētā Liepājas ostas attīstības teritorijā, par kuru ir noslēgts zemes rezervēšanas līgums ar AS „Kurzemes degviela” projekta realizācijas sagatavošanas darbiem, kas ietver termināla būvniecības tehnisko noteikumu saņemšanu un termināla celtniecībai nepieciešamo izpēti darbu veikšanu.

Teritorijas raksturojums:

- Platība: 25 ha
- Robeža ar ostas akvatoriju: ~ 1 000 m
- Novietojums: starp Karostas kanālu un ostas Ziemeļu molu

Saskaņā ar sabiedrības izstrādāto projekta tehnisko aprakstu tiek plānota zemes gabala pārveide, termināla teritorijai pieguļošajā ostas akvatorijā veicot papildus platības uzbēršanu, kā rezultātā termināla teritorijas platība palielinātos līdz 50 ha.

Transporta infrastruktūra: saskaņā ar „Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstības shēmu” tiek plānota dzelzceļa atzara izbūve līdz termināla teritorijai.

Termināls

Balstoties uz AS „Kurzemes degviela” veikto Liepājas Multimodālā Termināla celtniecības tehniski – ekonomisko priekš izpēti, tiek konteineru kravu pārkraušanas termināla būvniecība ar kopējo kravu pārkraušanas jaudu līdz 5 miljoniem tonnu gadā.

Projekta izmaksas un statuss

Saskaņā ar izstrādāto projekta tehnisko aprakstu ir aprēķinātas projekta realizācijas izmaksas, kas sastāda 56.1 miljoni LVL (izmaksu aprēķini ir veikti pamatojoties uz līdzīgu objektu celtniecības izmaksām un 2005. gadā esošajām cenām). Saskaņā ar projekta realizācijas biznesa plānu ir paredzēts šāds projekta realizācijas laika grafiks:

- No 2007. gada sākuma līdz 2008. gada 2. ceturkšņa beigām – sagatavošanās darbi ilgtermiņa zemes nomas līguma noslēgšanai;
- No 2008. gada 3. ceturkšņa sākuma līdz 2010. gada 3. ceturkšņa beigām – Termināla 1. kārtas būvniecība;
- No 2010. gada 4. ceturksnī līdz 2013. gada 4 ceturkšņa beigām – Termināla 2. kārtas būvniecība.

3.7.3. Beramkravu termināla (42., 43. piestātne) 2. kārtas būvniecība

Līdz ar ostas akvatorijas padziļināšanu un iespēju veikt pilnvērtīgu lieltonnāžas „HANDYMAX” un „PANAMAX” tipa kuģu apkalpošanu tiek plānots ievērojams pārkraujamo beramkravu apjoma pieaugums, kas ievērojami pārsniegs termināla esošās kravu pārkraušanas jaudas.

Termināls

Saskaņā ar LSEZ AS „Liepājas osta LM” attīstības plāniem beramkravu termināla 2. kārtas būvniecība paredz specializētas beramkravu uzglabāšanas noliktavas celtniecību ar kopējo platību 10 000 m², palielinot termināla kopējo kravu

uzglabāšanas kapacitāti līdz 100 000 m³. Secīgi termināla 2. kārtas celtniecības rezultātā termināla kravu pārkraušanas kopējā jauda palielināsies līdz 1 miljona tonnu gadā.

Termināla raksturojums:

- Piestātnes Nr.: 42, 43
- Maksimālā iegrime: 10.8 m
- Uzglabāšana (graudi): seši silosi ar kopējo ietilpību 28 200 m³
- Uzglabāšana (pārtikas beramkravas): divas specializēta noliktava ar kopējo platību 20 000 m² un kopējo ietilpību 70 000 m³
- Kravu pārkraušanas jauda: 1 miljons tonnu gadā

Saskaņā ar sākotnējiem aprēķiniem termināla 2. kārtas būvniecības izmaksas ir 7 miljoni EUR, kas tiks finansētas no LSEZ AS „Liepājas osta LM” un investoru līdzekļiem. Plānots, ka celtniecības darbi tiks uzsākti 2008. gadā.

3.7.4. Beramkravu termināla (51. piestātne) 2. kārtas būvniecība

Līdz ar ostas 51. piestātnei pieguļošās akvatorijas padziļināšanu līdz 12 metru atzīmei ostā tiek plānots ievērojams pārkraujamo pārtikas grupas beramkravu apgrozījuma pieaugums.

Termināls

Veicot ostas 51. piestātnei pieguļošās akvatorijas padziļināšanu, tiek plānota SIA „Transit Service”, LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” beramkravu pārkraušanas termināla 2. kārtas celtniecība, palielinot termināla kravu uzglabāšanas kapacitāti līdz 150 000 t un termināla kravu apstrādes jaudu līdz 1.2 miljoniem t. gadā.

Termināla raksturojums:

- Piestātne Nr.: 51.
- Maksimālā iegrime: 10.8 m
- Uzglabāšana (graudi un pārtikas beramkravas): 180 tūkst. t.
- Kravu pārkraušanas jauda: 1.2 miljoni tonnu gadā

Projekta izmaksas un statuss

Saskaņā ar sākotnējiem aprēķiniem termināla būvniecības izmaksas ir 8 miljoni LVL, kas tiks finansētas no SIA „Transit Service”, LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” un projekta investoru līdzekļiem. Plānots, ka celtniecības darbi tiks uzsākti 2008. gadā.

3.7.5. Specializēta metāla kravu pārkraušanas termināla (49., 50. piestātne) būvniecība

LSEZ AS „Liepājas osta LM” darbība ir cieši saistīta ar uzņēmuma galvenā akcionāra AS „Liepājas Metalurgs” darbību. AS „Liepājas Metalurgs” realizē plānveidīgu savu ražotņu rekonstrukciju, pārkārtojot ražošanu atbilstoši Eiropas Savienībā spēkā esošajām prasībām. Kā rezultātā, līdz ar ražotņu modernizāciju ir plānota ievērojama

saražotās produkcijas apjoma palielināšanās, kam ir nepieciešamas papildus uzglabāšanas un pārkraušanas jaudas ostā.

Termināls

Saskaņā ar galvenā akcionāra plāniem, uzņēmums plāno veikt esošo termināla jaudu palielināšanu, izbūvējot specializētu Metāla kravu pārkraušanas terminālu. Termināla būve tiek plānota ostas 49. un 50. piestātnēm pieguļošajā teritorijā, kura pašlaik tiek (daļēji) izmantota kokmateriālu uzglabāšanai un pārkraušanai. Plānotā termināla platība ir 50 000 m², kurā tiks izveidoti metāla izstrādājumu uzglabāšanai atbilstoši aprīkoti kravas laukumi.

Termināla raksturojums:

- Piestātnes Nr.: 49.,50.
- Maksimālā iegrime: 9.5 m
- Kopējā platība: 50 000 m²
- Uzglabāšana (kravu laukumi, ar betona segumu): 40 000 m²
- Kravu pārkraušanas jauda: 500 tūkst. tonnu gadā

Projekta ietvaros tiek plānota ostas 49. un 50. piestātnes rekonstrukcija, tās piemērojot palielinātajam 12 metru dziļumam.

Projekta izmaksas un statuss

Saskaņā ar sākotnējiem aprēķiniem termināla būvniecības izmaksas ir 5 miljoni EUR, kas tiks finansētas no LSEZ AS „Liepājas osta LM” līdzekļiem. Plānots, ka celtniecības darbi tiks uzsākti 2009. gadā.

3.7.6. Naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecība

Lai attīstītu Liepājas ostas Ziemeļu daļā atrodošos ostas piestātnēm Nr. 12. – 14. pieguļošo bijušo zemūdeņu bāzes teritoriju, 2003. gadā tiek nodibināta sabiedrība SIA „Liepāja Oil Terminal”.

Termināls

Saskaņā ar SIA „Liepāja Oil Terminal” attīstības plāniem minētajā teritorijā tiek plānota naftas produktu pārkraušana termināla būvniecība ar kopējo naftas produktu pārkraušanas jaudu 1.2 miljoni tonnu gadā.

Termināla raksturojums:

- Piestātnes Nr.: 10. - 14.
- Kopējā platība: 125 000 m²
- Maksimālā iegrime: 5.5 m
- Uzglabāšana (rezervuāri gaišajiem naftas produktiem): 25 000 m³
- Uzglabāšana (rezervuāri tumšajiem naftas produktiem): 15 000 m³
- Uzglabāšana (rezervuāri eļļas produktiem): 5 000 m³
- Naftas produktu noliešanas estakāde 30 vagonu – cisternu vienlaicīgai apkalpošanai
- Kravu pārkraušanas jauda: 1.2 miljoni tonnu gadā

Projekta ietvaros tiek plānota ostas piestātņu 12. – 14. rekonstrukcija.

Projekta izmaksas un statuss

Saskaņā ar sākotnējiem aprēķiniem termināla būvniecības izmaksas ir 25 miljoni EUR, kas tiks finansētas no SIA „Liepāja Oil Terminal” un projekta investoru līdzekļiem.

SIA „Liepāja Oil Terminal” ir izstrādājusi termināla celtniecības tehnisko projektu un realizējusi Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru, saskaņojot termināla celtniecību plānotajā teritorijā. Plānots, ka celtniecības darbi tiks uzsākti 2008. gadā.

3.7.8. Ferosakausējumu termināla 2. kārtas būvniecība

Ferosakausējumu termināls atrodas ārpus Liepājas ostas teritorijas, LSEZ AS „Liepājas osta LM” piederošajā bijušās Eļļas ekstrakcijas rūpnīcas teritorijā, kas pieguļ Liepājas ostas teritorijas robežai. Kravas apstrāde, t.i., izkraušana un iekraušana kuģos notiek LSEZ AS „Liepājas osta LM” piestātnēs Nr. 44., 45., kas atrodas 250 metru attālumā no termināla.

Saskaņā ar LSEZ AS „Liepājas osta LM” attīstības plāniem Ferosakausējumu termināla 2. kārtas būvniecība paredz specializētas beramkravu uzglabāšanas noliktavas celtniecību ar kopējo platību 2 500 m², kopējo noliktavu platību palielinot līdz 5 000 m². Kā rezultātā termināla kravu pārkraušanas kopējā jauda palielināsies līdz 250 tūkstošiem tonnu gadā.

Termināla raksturojums:

- Kopējā platība: 10 000 m²
- Uzglabāšana (noliktava): 5 000 m²
- Kravu pārkraušanas jauda: līdz 250 tūkst. tonnu gadā

Saskaņā ar sākotnējiem aprēķiniem termināla 2. kārtas būvniecības izmaksas ir 2.5 miljoni EUR, kas tiks finansētas no LSEZ AS „Liepājas osta LM” un investoru līdzekļiem. Plānots, ka celtniecības darbi tiks uzsākti 2008. gadā.

3.8. Prognozes

3.8.1. Pieeja un metodoloģija

Ņemot vērā to, ka visprecīzāko informāciju var sniegt nozarē strādājošie speciālisti, Liepājas ostas kravu apgrozījuma prognozes ir balstītas uz Liepājas strādājošo uzņēmumu speciālistu un nozares ekspertu prognozēm.

Secīgi ostas apgrozījuma prognozes ir balstītas uz šādu informāciju:

- Liepājas ostas uzņēmumu prognozes;
- Projektu attīstītāju prognozes;
- Nozares ekspertu prognozes.

Lai nodrošinātu iespējami labāku informācijas pārskatāmību un sniegtu maksimāli pilnu priekšstatu par ostas iespējamo attīstību, prognozes ir sastādītas atsevišķiem kravu veidiem, apskatot iespējamo ostas kravu apgrozījuma dinamiku atkarībā no dažādiem iespējamajiem attīstības scenārijiem, t.i., plānotajiem attīstības projektiem un to iespējamās realizācijas. Atsevišķi tiek apskatītas prognozes par kuģu ostas apmeklējumu dinamiku, kas dod papildus ieskatu par plānoto ostas attīstību.

Atsevišķu kravas veidu un kuģu ostas apmeklējumu dinamikas attīstības prognozes ir balstītas uz komercsabiedrību plānoto projektu realizāciju, pieņemot, ka Liepājas SEZ pārvalde realizē visus plānotos attīstības pasākumus. Savukārt, ostas kravu apgrozījuma attīstības scenāriji ir veidoti analizējot gan komercsabiedrību, gan arī Liepājas SEZ pārvaldes projektu un attīstības pasākumu iespējamo realizāciju.

3.8.2. Prognozes pa kravu veidiem

Beramkravas

Liepājas SEZ pārvalde pabeidz „Liepājas ostas ievēd ceļi” projekta realizāciju. Tiek veikti ostas akvatorijas padziļināšanas darbi, kas nodrošina pilnvērtīgu ostas Brīvostas rajonā atrodošos beramkravu pārkraušanas terminālu jaudu izmantošanu un tālāku attīstību, apkalpojot „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa lieltonnāžas kuģus. Veiksmīgi strādā ostas Tirdzniecības kanāla un Karostas kanāla rajonos atrodošies beramkravu termināli, mērķtiecīgi palielinot savu kravu apgrozījumu. LSEZ AS „Liepājas osta LM” realizē Ferosakausējumu termināla paplašināšanu. Ostas attīstības teritorijā, kas atrodas pie ostas Ziemeļu mola tiek pabeigta Liepājas Multimodālā Termināla būvniecība, kurā tiek uzsākta beramkravu pārkraušana.

Tabula Nr. 3. Beramkravas, Tūkst. tonnas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
"0" prognoze ¹	2000	2100	2200	2300	2500	2600	2700	2800	2900	3000
Termināla 2. kārtas būvniecība (42., 43. piestātnes)		400	500	500	500	500	500	500	500	500
TWS Termināla 2. kārtas būvniecība (51. piestātnē)	400	450	500	500	500	500	500	500	500	500
Kopā	2400	2950	3200	3300	3500	3600	3700	3800	3900	4000

¹ komercsabiedrībām nerealizējot attīstības pasākumus

Lejamkravas

Liepājas SEZ pārvalde veiksmīgi realizē projektu „Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija”, kas nodrošina iespēju veikt secīgu Karostas kanāla padziļināšanu, kā rezultātā šajā ostas daļā tiek apkalpoti tankkuģi ar ietilpību līdz 25 tūkstošiem tonnu. Tiek realizēta „Liepāja Oil Terminal” specializētā naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecība ostas piestātnēs Nr. 12 – 14. Ostas Tirdzniecības kanāla un Karostas kanāla rajonos strādājošie naftas produktu pārkraušanas termināli veic mērķtiecīgu savu terminālu attīstību, palielinot terminālu kravu pārkraušanas jaudas un pākrauto kravu apjomu. Liepājas Multimodālā Terminālā tiek uzsākta bioloģiskās dīzeļdegvielas un sašķidrinātas gāzes pārkraušana.

Tabula Nr. 4. Lejamkravas, Tūkst. tonnas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
"0" prognoze ¹	800	900	1000	1100	1200	1300	1500	1600	1700	1800
Liepāja Oil Terminal		150	300	750	1000	1200	1200	1200	1200	1200
Kopā	800	1050	1300	1850	2200	2500	2700	2800	2900	3000

¹ komercsabiedrībām nerealizējot plānotos attīstības pasākumus

Ģenerālās kravas

Realizējot Brīvostas akvatorijas padziļināšanu, ostas Brīvostas rajonā tiek veikta ģenerālo kravu pārkraušanai izmantojamo piestātņu rekonstrukcija, lai nodrošinātu „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa lieltonnāžas kuģu apkalpošanu. LSEZ AS „Liepājas osta LM” ostas piestātnēs Nr. 49. un 50. realizē specializēta metāla kravu pārkraušanas termināla būvniecību. Līdz ar Ziemas ostas akvatorijas padziļināšanu, šajā rajonā palielinās apkalpojamo īss – jūras satiksmes kuģu skaits, kā rezultātā palielinās pārkrauto ģenerālo kravu apjoms. Priekšostas rajonā, ostas akvatorijā realizējot apjomīgus zemes uzbēršanas darbus, tiek pabeigta kombinētā konteineru un ģenerālo kravu pārkraušanas termināla būvniecība. Terminālā tiek veikta konteineru, RO – RO un citu ģenerālo kravu pārkraušana. Liepājas Multimodālajā Terminālā tiek uzsākta konteineru kravu pārkraušana.

Tabula Nr. 5. Ģenerālās kravas, Tūkst. tonnas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
"0" prognoze ¹	1800	2000	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	3000
Metāla kravu termināla celtniecība		100	250	400	500	500	500	550	600	700
Kombinētā konteineru - ģenerālo kravu termināla būvniecība					750	1500	1750	2500	3000	4000
Liepājas Multimodālā Termināla būvniecība						1000	2000	2500	3500	4000
Kopā	1800	2100	2450	2700	3650	5500	6850	8250	9900	11700

¹ komercsabiedrībām nerealizējot plānotos attīstības pasākumus

Konteineri

Sākotnēji konteineru kravu pārkraušanas operācijas tiek veikta LSEZ SIA „Terrabalt” RO – RO kravu pārkraušanas terminālā. Konteineru apgrozījuma pieaugumu nodrošina konteineru vilciena satiksme maršrutā Liepāja – Maskava. Tālāku konteineru pārkraušanas apjomu attīstību kavē termināla ierobežotā kapacitāte. Līdz ar Kombinētā konteineru un ģenerālo kravu pārkraušanas termināla būvniecību notiek kvalitatīva un kvantitatīva konteineru pārkraušanas pakalpojumu attīstība, kā rezultātā tiek atvērtas jaunas konteineru pārvadājumu līnijas un notiek ievērojams Liepājas ostā pārkraujamo konteineru kravu apjoma pieaugums. 2013. gadā konteineru kravu pārkraušana tiek uzsākta arī Liepājas Multimodālajā Terminālā.

Tabula Nr. 6. Konteineru kravas, Tūkst. TEU

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
"0" prognoze ¹	20	25	30	32	35	35	35	35	35	35
Kombinētā konteineru - ģenerālo kravu termināla būvniecība					25	50	75	100	125	150
Liepājas Multimodālā Termināla būvniecība						50	100	125	175	200
Kopā	20	25	30	35	60	135	210	260	335	385

¹ komercsabiedrībām nerealizējot plānotos attīstības pasākumus

RO – RO kravas

Liepājas ostā atsākoties regulārai RO – RO prāmju satiksmei, paralēli konteineru kravu pārkraušanai LSEZ SIA „Terrabalt” atsāk RO – RO kravu apstrādi. Palielinoties Liepājas SEZ strādājošo Skandināvijas izcelsmes ražotņu skaitam un to izlaistās produkcijas apjomam, palielinās Liepāja – Zviedrija/ Dānija virzienā pārvadājamo kravu apjoms. Pabeidzot Kombinētā konteineru un ģenerālo kravu pārkraušanas termināla būvniecību tiek atklātas jaunas RO – RO kravu prāmju līnijas.

Tabula Nr. 7. RO – RO kravas, Tūkst. transporta vienību

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
"0" prognoze ¹	10	12	14	15	15	16	17	18	19	20
Kombinētā konteineru - ģenerālo kravu termināla būvniecība					5	7.5	10	12	20	30
Kopā	10	12	14	15	20.5	23.5	27	30	39	50

¹ komercsabiedrībām nerealizējot plānotos attīstības pasākumus

3.8.3. Ostas apmeklējuma prognozes

Kuģu skaits

Veicot ostas akvatorijas padziļināšanas darbus, palielinās ostu apmeklējošo sauskravas kuģu skaits. Liepājas ostu apmeklējošo sauskravas kuģu skaita pieaugumu sekmē arī Brīvdostas rajonā atrodošos beramkravju pārkraušanas terminālu 2. kārtu būvniecība kā rezultātā ievērojami palielinās ostu apmeklējošo lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” kuģu skaits. Realizējot „Liepāja Oil Terminal” celtniecības projektu, ievērojami pieaug Liepājas ostu apmeklējošo tankkuģu skaits.

Tabula Nr. 8. Kuģu skaits ar ostas apmeklējuma mērķi „Kravas operācijas”

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sauskravas kuģi	1300	1335	1377	1418	1450	1475	1500	1520	1535	1550
Tankkuģi	290	305	310	312	380	390	405	410	425	440
Konteinerkuģi	110	115	125	128	170	300	450	525	675	800
RO - RO	40	80	90	92	120	200	250	300	340	380
Citi	10	15	18	20	25	27	30	32	33	35
Kopā	1750	1850	1920	1970	2145	2392	2635	2787	3008	3205

Atbilstoši vispārējām tirgus attīstības tendencēm Liepājas ostā palielinās unificēto kravu pārkraušanas apjomi, kā rezultātā ievērojami pieaug RO – RO un konteineru kuģu kustības intensitāte, ko sekmē specializēto konteineru un RO – RO kravu pārkraušanas terminālu būvniecība ostas attīstības teritorijās. Palielinoties sauskravas kuģu vidējai bruto tilpībai, samazinās šī tipa kuģu skaita pieauguma tempi, kā rezultātā ostas apmeklējumu statistikā notiek sauskravas kuģu daļas samazināšanās par labu konteineru un RO – RO kuģiem.

Tabula Nr. 9. Kuģu skaita procentuālais sadalījums ar ostas apmeklējuma mērķi „Kravas operācijas”, %

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sauskravas kuģi	74	72	72	72	68	62	57	55	51	48
Tankkuģi	17	16	16	16	18	16	15	15	14	14
Konteinerkuģi	6	6	7	6	8	13	17	19	22	25

RO - RO	2	4	5	5	6	8	9	11	11	12
Citi	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Kopā	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Pasažieru skaits

Līdz ar RO – RO prāmju satiksmes atjaunošanu, Liepājas ostā tiek atsākta regulārās prāmju satiksmes pasažieru apkalpošana LSEZ SIA „Terrabalt” pasažieru terminālā. Attīstoties pilsētas un reģiona tūrisma piedāvājumam, vasaras mēnešos Liepājas ostā tiek uzsākta kruīza kuģu pasažieru apkalpošana.

Tabula Nr. 10. Pasažieru skaits

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Regulārā satiksme	5000	8000	10000	11200	15000	17000	19800	22000	25000	27000
Kruīza kuģi	500	1200	2000	2500	3200	5000	7200	9500	12000	13200
Kopā	5500	9200	12000	13700	18200	22000	27000	31500	37000	40200

Apmeklējuma mērķis

Līdztekus kravas operācijām ostā tiek sniegti kuģu būves un remonta pakalpojumi, kuru apjoms pakāpeniski pieaug. Vasaras mēnešos Liepājas ostu apmeklē kruīza kuģi, kuru skaits pakāpeniski palielinās.

Tabula Nr. 11. Kuģu skaits pa atsevišķiem ostas apmeklējuma mērķiem

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kravas operācijas	1750	1850	1920	1970	2145	2392	2635	2787	3008	3205
Remonts	47	52	53	55	56	57	58	59	60	61
Kruīza kuģi	2	3	5	7	9	12	15	18	22	25
Cits	46	50	52	55	56	58	61	63	65	67
Kopā	1845	1955	2030	2087	2266	2519	2769	2927	3155	3358

Kuģu izmēri

Līdz ar ostas kuģu ceļa un Brīvostas akvatorijas padziļināšanu līdz 12 metru atzīmei, ievērojami pieaug lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa kuģu kustības intensitāte, kā rezultātā ievērojami pieaug Liepājas ostu apmeklējošos sauskravas kuģu vidējā bruto tilpība. Realizējot Karostas kanāla piesārņojuma likvidācijas projektu un padziļinot kanāla akvatoriju līdz 10 metru atzīmei, palielinās naftas un naftas produktu tankkuģu izmēri, to maksimālajai tilpībai pieaugot līdz pat 20 000 tonnām.

Tabula Nr. 12. Kuģu vidējā bruto tilpība, BT

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sauskravas kuģi	2580	3215	3845	4200	4500	4600	4650	4800	4900	5000
Tankkuģi	3500	3100	3200	3500	5200	6200	6800	7000	7200	7500
Konteinerkuģi	7050	7200	8200	8300	8800	9500	9700	10200	10800	11200
RO - RO	8200	8500	8700	8700	9200	9250	9400	9500	9700	9900

3.8.4. Attīstības scenāriji

Balstoties uz attīstības projektu iespējamo realizāciju un tirgus situācijas vispārējo attīstību ir radīti trīs iespējamie Liepājas ostas kravu apgrozījuma attīstības scenāriji.

3.8.4.1. Optimistiskais scenārijs

Notiek plānveidīga un mērķtiecīga ostas attīstība. Liepājas SEZ pārvalde realizē ostas infrastruktūras attīstību – tiek pabeigta projektu „Liepājas ostas ievēd ceļi”, „Liepājas ostas kuģu ceļa un akvatorijas padziļināšana”, „Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija”, „Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija”, „Liepājas ostas sauszemes pievedceļu rekonstrukcija” realizācija. Tiek realizēta tālāka ostas dzelzceļa transporta infrastruktūras attīstība, veicot Karostas stacijas un Tosmares parka celtniecību. Lai nodrošinātu Karostas kanāla attīstību tiek veikta Karostas kanāla padziļināšana līdz 10 metru atzīmei. Savukārt, lai nodrošinātu ostas nepagūto teritoriju attīstību, tiek realizēti apjomīgi ostas Priekšostas akvatorijas padziļināšanas un zemes uzskalošanas darbi.

Komersabiedrības veiksmīgi realizē savus attīstības projektu. Tiek attīstītas ostas neapgūtās teritorijas – tiek pabeigta Kombinētā konteineru un ģenerālo kravu pārkraušanas termināla un Liepājas Multimodālā Termināla celtniecība.

Liepāju raksturo augstie ostas attīstības tempi, ko asociē arī Liepājas ostas zīmols. Ostā tiek nodrošināta maksimāli augsts kuģošanas drošības un ostas iekārtu aizsardzības līmenis. Ostas veiksmīgā darbība un piedāvātie pakalpojumi veicina jaunu ārvalstu uzņēmumu ienākšanu Liepājas Specialajā Ekonomiskajā Zonā, nodrošinot drošu un efektīvu saikni ar izejmateriālu piegādātājiem un gatavo izstrādājumu saņēmējiem, kā arī Liepājas industriālo uzņēmumu ar vien pieaugošās izlaides eksportu.

Notiek straujš ostas kravu apgrozījuma pieaugums, tam sasniedzot 14.2 miljonus tonnu gadā.

Tabula Nr. 13. Optimistiskais scenārijs. Kravu apgrozījuma pieaugums, Tūkst. tonnas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beramkravas	2400	2950	3200	3300	3500	3600	3700	3800	3900	4000
Lejamkravas	800	1050	1300	1850	2200	2500	2700	2800	2900	3000
Ģenerālās kravas	1800	2100	2450	2700	3650	5500	6850	8250	9900	11700
Kopā	5000	6100	6950	7850	9350	11600	13250	14850	16700	18700

Tabula Nr. 14. Optimistiskais scenārijs. Kravu apgrozījuma nomenklatūra, %

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beramkravas	48	48	46	42	37	31	28	26	23	21
Lejamkravas	16	17	19	24	24	22	20	19	17	16
Ģenerālās kravas	36	34	35	34	39	47	52	56	59	63
Kopā	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

3.8.4.2. Reālistiskais scenārijs

Liepājas SEZ pārvalde veiksmīgi realizē plānotos infrastruktūras attīstības un vides aizsardzības projektus. Tiek realizēta tālāka ostas dzelzceļa transporta infrastruktūras attīstība, veicot Karostas stacijas un Tosmares parka celtniecību. Lai nodrošinātu

Karostas kanāla attīstību tiek veikta Karostas kanāla padziļināšana līdz 10 metru atzīmei.

Komerscābiedrības veiksmīgi realizē savus attīstības projektu. Tiek attīstītas ostas neapgūtās teritorijas – tiek pabeigta Kombinētā konteineru un ģenerālo kravu pārkraušanas termināla celtniecība. Sakarā ar nepieciešamās infrastruktūra izveidi aizkavējas Liepājas Multimodālā Termināla celtniecība.

Liepājas ostas nosaukums ir labi pazīstams un transporta tirgus dalībniekiem saistās ar tādiem jēdzieniem kā drošība, efektivitāte un kvalitāte. Ostā tiek nodrošināti maksimāli droši kuģošanas drošības apstākļi. Osta ir droša un to iekārtu aizsardzība atbilst ostu iekārtu aizsardzības starptautiskajiem standartiem un prasībām. Ostas kravu pārkraušanas termināli nodrošina ar vien pieaugošo pilsētas uzņēmumu importa un eksporta kravu plūsmu apkalpošanu, ostas uzņēmumi sadarbībā ar ražotājiem strādā pie arvien jaunu savstarpēji integrētu pievienotās vērtības pakalpojumu attīstības.

Neskatoties uz nelielu attīstības projektu realizācijas kavēšanos, kravu apgrozījums, salīdzinot ar 2007. gadu gandrīz četrkārtšojas, sasniedzot 15.0 miljonus tonnu gadā.

Tabula Nr. 15. Reālistiskais scenārijs. Kravju apgrozījuma pieaugums, Tūkst. tonnas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beramkravas	2200	2500	2700	2800	3000	3200	3500	3600	3700	3750
Lejamkravas	800	900	1000	1200	1500	1700	2000	2200	2500	2700
Ģenerālās kravas	1800	2100	2400	2600	3200	4000	5000	6500	7500	8500
Kopā	4800	5500	6100	6600	7700	8900	10500	12300	13700	14950

Tabula Nr. 16. Reālistiskais scenārijs. Kravju apgrozījuma nomenklatūra, %

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beramkravas	46	45	44	42	39	36	33	29	27	25
Lejamkravas	17	16	16	18	19	19	19	18	18	18
Ģenerālās kravas	38	38	39	39	42	45	48	53	55	57
Kopā	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

3.8.4.3. Pesimistiskais scenārijs

Ņemot vērā nepietiekošo finansējumu, infrastruktūras attīstības projekti tiek realizēti tikai daļēji apjomā. Tiek pabeigta jau iesāktā „Liepājas ostas ievēd ceļi” projekta realizācija, kā arī ar aizkavēšanos tiek realizēts Karostas kanāla piesārņojuma likvidācijas projekts. No komerscābiedrību plānotajiem projektiem tiek realizēta tikai specializētā metāla kravu pārkraušanas termināla būvniecība ostas piestātnēs Nr. 49., 50., un ar aizkavēšanos arī „Liepāja Oil Terminal” naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecība Karostas rajona piestātnēs.

Neskatoties uz Liepājas SEZ pārvaldes realizētajiem attīstības projektiem, komerscābiedrības iesaldē vai atsakās no attīstības plāniem. Neveicot ostas padziļināšanu drošības un ekonomisko apsvērumu dēļ ostā tiek pārtraukta lieltonnāžas „PANAMAX” un „HANDYMAX” tipa kuģu apkalpošana. Ostā notiek tikai īss-jūras satiksmes kuģu apkalpošana, ekspluatējot esošās ostas jaudas un tehniskās iespējas, kā rezultātā osta strauji zaudē savu konkurētspēju un sākas ostas attīstības stagnācija.

Desmit gadu laikā kravu apgrozījums, salīdzinot ar 2007. gadu, palielinās tikai par 45%, sasniedzot 5.8 miljonus tonnu gadā.

Tabula Nr. 17. Pesimistiskais scenārijs. Kravu apgrozījuma pieaugums, Tūkst. tonnas

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beramkravas	2000	2100	1800	1500	1550	1600	1600	1600	1600	1600
Lejamkravas	800	850	950	1100	1400	1500	1600	1700	1700	1700
Ģenerālās kravas	1800	1850	2100	2200	2250	2300	2350	2400	2450	2500
Kopā	4600	4800	4850	4800	5200	5400	5550	5700	5750	5800

Tabula Nr. 18. Pesimistiskais scenārijs. Kravu apgrozījuma nomenklatūra, %

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Beramkravas	44	43	37	31	30	29	29	28	28	28
Lejamkravas	17	18	20	23	27	28	29	30	29	29
Ģenerālās kravas	39	39	43	46	43	43	42	42	43	43
Kopā	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

3.9. Finanšu plāns

Finanšu plāns parāda Liepājas SEZ pārvaldes plānoto naudas plūsmu, atšifrējot ieņēmumu un izdevumu sadaļas, tādejādi pamatojot attīstībai nepieciešamo finanšu resursu pietiekamību un Liepājas SEZ pārvaldes attīstība projektu realizācijas finansiālo pamatotību.

Finanšu plāna izstrāde ir balstīta uz attīstības Reālistisko scenāriju.

Finanšu plāna izstrādē izmantotie pieņēmumi

- Aprēķinos nav ņemta vērā inflācija;
- Aprēķiniem ir izmantotas LR Finanšu ministrijas noteikto patēriņa cenu inflācijas un IKP deflatora indeksu likmes, kas ir izmantojamas ES Kohēzijas un Reģionālā Attīstības fonda tehniski – ekonomisko pamatojumu sagatavošanai 2007. 2013. gada programmēšanas periodam.

Tabula Nr. 19. Liepājas SEZ pārvaldes Finanšu plāns, tūkst. LVL

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Ieņēmumi</i>	16688	18635	34259	24340	19687	13397	14382	17027	19274	21424
Ostas maksas	4377	5104	5943	6688	8075	9614	11626	13959	15937	17826
Ostas maksas pakalpojumi	260	303	353	397	480	571	691	829	947	1059
Maksa par ostas transporta izmantošanu	260	303	353	397	480	571	691	829	947	1059
Nomas maksas	615	651	684	711	736	758	777	797	817	837
Citi ieņēmumi	1509	501	526	547	566	583	597	612	628	643
Kredīti	1720	700	1900	1600	0	0	0	0	0	0
<i>Projektu līdzfinansējums</i>										
Valsts budžets	2783	3100	720	765	735	195	0	0	0	0
Kohēzijas fonds	3934	7762,5	18200	5150	1110	0	0	0	0	0
Eiropas Reģionālās Attīstības Fonds	0	0	4080	4335	4165	1105	0	0	0	0
TEN - T	123	123	0	0	0	0	0	0	0	0
Pašvaldības budžets	1107	87,5	1500	3750	3340	0	0	0	0	0
<i>Izdevumi</i>	16687	18585	34257	24333	18560	12145	12096	13781	15317	16924
Atalgojums (t.sk. Sociālās apdrošināšanas maksājumi)	1908	2087	2266	2444	2755	3107	3503	3950	4453	5021
Uzturēšanas un ekspluatācijas izdevumi	1556	1783	1936	2088	2354	2654	2993	3374	3805	4290
Kredīti	961	727	793	747	897	800	800	800	800	800
Projektu līdzfinansējums	1037	123	1200	1300	0	0	0	0	0	0
Pārējie izdevumi	1525	1669	1811	1953	2202	2483	2800	3157	3559	4013
<i>Attīstības projekti</i>										
Liepājas ostas pievedceļi	7247	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Liepājas ostas padziļināšana	1500	11400	10400	0	0	0	0	0	0	0
Karostas kanāla piesārņojuma likvidācija	0	0	4800	5100	4900	1300	0	0	0	0
Viļņlaužu tehniskā projekta izstrāde	245	245	0	0	0	0	0	0	0	0
Viļņlaužu rekonstrukcija	0	0	4800	5200	0	0	0	0	0	0
Liepājas ostas sauszemes pievedceļu rekonstrukcija	0	350	6000	5000	4450	0	0	0	0	0
Citi pasākumi	709	200	250	500	1000	1800	2000	2500	2700	2800
Naudas plūsma	0	50	2	8	1127	1253	2286	3246	3957	4500
Kumulatīvā naudas plūsma	0	51	53	60	1187	2440	4726	7972	11929	16429

4. Speciālā Ekonomiskā Zona

4.1. Esošā situācija

Viens no veiksmīgas ekonomiskās attīstības pamatnosacījumiem ir investīciju piesaiste, kas nodrošina jaunas ekonomiskās aktivitātes un jaunu darba vietu izveidi. Veiksmīgai investīciju piesaistei ir būtiski svarīga stabila uzņēmējdarbības juridiskā un ekonomiskā vide, ko nodrošina arī nodokļu atvieglojumu politika. Kā viens no iespējamiem risinājumiem ir piesaistīt investīcijas ar nodokļu atvieglojumu politiku, secīgi izdalot atsevišķas teritorijas – speciālās ekonomiskās zonas, kurās tiek ieviesti noteikti nodokļu atvieglojumi.

Eiropas Savienībā ir aptuveni 230 speciālās ekonomiskās zonas, no kurām tikai 30 atrodas ES „vecajās” valstīs (ES – 10), kamēr 200 zonas ir izveidotas „jaunajās” dalībvalstīs, kur speciālās ekonomiskās zonas ir dibinātas, lai sekmētu reģionālo attīstību, piesaistot vietējās un ārvalstu investīcijas, radītu jaunas darba vietas, jo, sabrūkot sociālistiskajai ražošanas sistēmai, šajās valstīs izveidojās reģioni ar augstu bezdarba līmeni, salīdzinoši lētu un kvalificētu darbaspēku.

Latvijā darbojas četras zonas ar speciālu nodokļu politiku, no kurām divas ir speciālās ekonomiskās zonas – Liepāja un Rēzekne un divas brīvostas – Ventspils un Rīga. Kaut arī visām četrām zonām ir noteikti līdzīgi izveides mērķi, šo zonu darbībā ir zināmas atšķirības. Rīgas Brīvosta ir orientēta tikai un vienīgi uz starptautisko tirdzniecību, kamēr Ventspils Brīvastā paralēli ostas darbībai Ventspils Industriālajā parkā, salīdzinoši nelielā apjomā tiek realizēta rūpniecības attīstība. Rēzeknes SEZ ir orientēta uz rūpniecību uz zināmā mērā arī uz starptautiskas tirdzniecības attīstību, kas ir saistīta Rēzeknes dzelzceļa transporta mezgla darbību. Savukārt Liepājas SEZ ir raksturīga ražošanas un transporta funkciju integrāciju, Speciālajai Ekonomiskajai Zonai kalpojot kā pilsētas un reģiona tautsaimniecības attīstību veicinošam centram.

4.2. Attīstības iespējas un attīstību virzošie spēki

Plāna izstrādes gaitā ir noteikta virkne SEZ attīstībai nozīmīgu faktoru un vispārējo attīstību virzošu spēku.

4.2.1. Darbaspēka pieejamība

Viens no tautsaimniecība attīstības pamatnosacījumiem ir atbilstoša darbaspēka pieejamība. Ja darbaspēka ietilpīgās nozarēs ir būtiski svarīgi darbaspēka pieejamība kā tāda, kur pamatnosacījums ir noteiktu, bieži vien vispārēju tehnisku prasmju esamība, tad līdz ar ražošanā izmantojamo tehnoloģiju attīstību, samazinoties darbaspēka izmaksu īpatsvaram kopējās ražošanas izmaksās, palielinās nepieciešamība pēc šauri profilētu jomu speciālistiem. Tādejādi līdztekus darbaspēka tehnisko prasmju nodrošināšanai, kas regulāras apmācības vai kursu veidā var tikt realizēta vidējās tehniskajās mācību iestādēs vai apmācību centros, īpaši svarīga ir atsevišķas attīstības politikas izstrāde, kas paredzētu noteiktu nozaru attīstību un

paredzētu noteiktas specializācijas darbinieku apmācības programmu izstrādi un secīgu realizāciju.

4.2.2. Infrastruktūras pieejamība

Viens no svarīgākajiem faktoriem, kas nosaka investoru/ komersantu interesi par noteiktu vietu savas komercdarbības attīstībai ir noteiktajā vietā pieejamā infrastruktūra. Ražotnes novietojumu nosaka virkne ar infrastruktūru saistītu faktoru – ražošanas infrastruktūra, t.i., pieejamās ražošanas jaudas, telpas, nepieciešamās komunikācijas; transporta infrastruktūra, t.i., infrastruktūra, gan vietējā, gan starptautiskā kravu transporta nodrošināšanai; sabiedriskā infrastruktūra – sabiedriskā transporta un pakalpojumu pieejamība.

4.2.3. Marketing

Atšķirībā no transporta tirgus, kur ostas galvenokārt konkurē tikai un vienīgi savā starpā, speciālo ekonomisko zonu gadījumā, šādas zonas konkurē ne tikai savā starpā, bet arī ar industriālām teritorijām, kurām nav specifisku darbības nosacījumu. Secīgi šādu teritoriju konkurētspēju nodrošina viņu novietojums, infrastruktūru, piedāvāto atbalstu komercdarbības attīstībai. Visi tirgus dalībnieki realizē vairāk vai mazāk mērķtiecīgas un apjomīgas reklāmas aktivitātes, piesātinot informatīvos telpu ar informāciju par saviem piedāvājumiem. Ņemot vērā nemitīgo informācijas kanālu attīstību, ir vērojama ar vien pieaugoša informācijas apjoma palielināšanās. Līdz ar ko arī sabiedrības, kuras meklē iespējas attīstīt savu darbību, mainot savu novietojumu vai paplašinot pārstāvniecības ģeogrāfiju, ir spiestas patērēt ar vien vairāk resursu tirgus informācijas apkopošanai un secīgai analīzei. Tādejādi īpaši svarīga ir pareizās marketinga koncepcijas izvēle, reklamējot SEZ piedāvājumu un secīgi strādājot ar potenciālajām SEZ sabiedrībām.

4.2.4. Komercedarbības attīstību veicinoši pasākumi

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

4.3. *SVID*

Veicot SVID analīzi, nav apskatīta ārējo no Liepājas SEZ pārvaldes darbības neatkarīgo spēku ietekme uz SEZ darbību un iespējamajiem attīstības procesiem. Kamēr analizē identificētie, no Liepājas SEZ darbības atkarīgie faktori, ir vērsti uz SEZ konkurētspējas uzlabošanu. Šāda pieeja ļauj izvairīties no atsaucēm uz neietekmējamiem ārējiem procesiem, koncentrējoties tikai un vienīgi uz Liepājas SEZ attīstībai būtiski svarīgajiem faktoriem.

SVID analīzes rezultāti ir būtiski svarīgi, realizējot attīstības pasākumus un marketinga aktivitātes, nodrošinot pozitīvo aspektu stiprināšanu un negatīvo aspektu pilnu vai daļēju novēršanu.

Stiprās puses:

Nodokļu atvieglojumi

Ļaujot samazināt komersantu izmaksas veicot investīcijas savu komercdarbību attīstībā, Liepājas SEZ nodokļu atvieglojumi ir viens no Liepājas SEZ attīstības galvenajiem priekšnoteikumiem.

Eksistējošā industriālā bāze

Liepājā jau strādājošie industriālie uzņēmumi un to darbinieku prasmes veido vidi jaunu uzņēmumu darbības uzsākšanai, tādejādi kalpojot par pamatu SEZ ilgtspējīgai attīstībai.

Liepājas osta

Esot vistuvāk ES valstu tirgiem novietotajai ostai, Liepājas osta ir viens no svarīgākajiem SEZ attīstības priekšnoteikumiem, nodrošinot SEZ uzņēmumu importa un eksporta kravu satiksmi ar ES valstīm.

Vājās puses:

Vāji attīstītā infrastruktūra

Liepājas SEZ teritorijas lielāko daļu raksturo nepietiekoša vai neesoša infrastruktūra un ražošanai nepieciešamās komunikācijas. Tādejādi tieši atbilstošas infrastruktūras trūkums kavē ievērojamas SEZ teritorijas daļas tālāku attīstību.

Komercdarbības attīstībai atbilstoša piedāvājuma trūkums

Lai arī Liepājas SEZ teritorija ietver praktiski visas pilsētas industriālās teritorijas, Liepājas SEZ pārvaldes rīcībā nav ražošanas attīstībai piemērotas ēkas vai ēku kompleksi, kas būtu iznomājami potenciālajiem investoriem un/ vai ražotājiem.

Zemā atdeve no SEZ darbības

Liepājas SEZ pārvalde veic pašvaldības īpašumā esošās SEZ teritorijas iznomāšanu, tomēr nomas maksas ieņēmumi nav pietiekoši, lai realizētu mērķtiecīgu SEZ teritorijas attīstību.

Iespējas:

SEZ darbības termiņa pagarināšana

Svarīgs nosacījums SEZ ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai ir Liepājas SEZ darbības termiņa pagarināšana, kas radītu bāzi papildus investīciju piesaistei un SEZ teritorijas tālākai attīstībai.

Jaunu nozaru attīstība

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu Liepājas SEZ attīstību ir būtiski svarīga jaunu, tehnoloģiju ietilpīgu nozaru piesaistīšana, kas aizvietotu vai papildinātu darbaspēka ietilpīgās ražošanas nozares, tādējādi samazinot šo uzņēmumu atkarību no mazkvalificētā darbaspēka tirgus piedāvājuma.

Pievienotās vērtības pakalpojumu attīstība

Viens no iespējamajiem attīstības virzieniem ir ražošanas un transporta uzņēmumu pakalpojumu savstarpējā integrācija, radot konkurētspējīgu pievienotās vērtības pakalpojumu piedāvājumu.

Draudi:

Finansējuma trūkums attīstības nodrošināšanai

Finansējuma trūkums var novest pie Liepājas SEZ vispārējas konkurētspējas samazināšanās, salīdzinot ar līdzīga profila zonām Igaunijā vai Lietuvā, kur speciālo ekonomisko zonu attīstībai tiek piesaistīti privāti attīstītāji/ investori, kā arī ievērojams valsts un pašvaldības finansējums.

Kvalificēta un atbilstoša darbaspēka trūkums

Nepietiekoša darbaspēka pieejamība ierobežo uzņēmumu attīstības iespējas, kas secīgi novedīs pie SEZ konkurētspējas un Liepājas ekonomiskās izaugsmes tempu samazināšanās.

4.4. Attīstības stratēģija

4.4.1. Misija (un attīstības vīzija)

Saskaņā ar Liepājas SEZ likumu, Liepājas Speciālā Ekonomiskā Zonas izveides pamatmērķis ir attīstīt un veicināt tirdzniecību, rūpniecību, kuģniecību un gaisa satiksmi, kā arī starptautisko preču apmaiņu caur Latviju. Tās uzdevums ir piesaistīt ieguldījumus ražošanas un infrastruktūras attīstībai un jaunu darba vietu radīšanai Liepājā, veicināt Liepājas reģiona attīstību.

Pamatojoties uz Liepājas SEZ likumā noteiktajiem mērķiem un SEZ līdzšinējās darbības analīzi ir izstrādāta Liepājas ostas attīstības vīzija laika periodam līdz 2017. gadam:

Liepājas SEZ – Liepājas ekonomiskās attīstības centrs. Liepājas SEZ kalpo par pamatu Liepājas pilsētas ekonomiskajai izaugsmei. Liepājas ekonomiskie rādītāji ir virs vidējiem Latvijas un tuvojas Rīgas ekonomiskajiem rādītājiem. Liepājas SEZ strādājošo komercsabiedrību pozitīvā pieredze veicina jaunu ražotņu izveidi un attīstību.

Liepājas SEZ – uzsvars uz inovatīvas ražošanas attīstību. Liepājas SEZ raksturo jaunas un mūsdienīgas ražošanas tehnoloģijas.

Liepājas SEZ – mērķtiecīga Publiskās – Privātās Partnerības sadarbības attīstība. Liepājas SEZ darbojas privāti attīstītāji, kas paralēli Liepājas SEZ pārvaldei un pašvaldībai nodrošina SEZ teritorijas infrastruktūras attīstību un jaunu ražošanas jaudu izveidi.

4.4.2. Stratēģiskie mērķi un uzdevumi

Lai nodrošinātu SEZ attīstību un konkurētspēju ar reģiona speciālajām ekonomiskajām zonām, ir noteikti šādi Liepājas SEZ attīstības stratēģiskie mērķi:

- Ieguldījumu piesaiste ražošanas un infrastruktūras attīstībai, kā arī jaunu darba vietu radīšanai Liepājā;
- Veicināt pilsētas tautsaimniecības un ekonomisko attīstību.

Saskaņā ar Liepājas SEZ stratēģiskajiem mērķiem tiek noteikti šādi prioritārie uzdevumi:

- Ar pašvaldības un valsts atbalstu realizēta SEZ infrastruktūras attīstība;
- Publiskās – Privātās Partnerības sadarbības attīstība;
- Jaunu inovatīvu ražotņu piesaiste;
- Komercsabiedrību attīstību veicinošu pasākumu realizācija sadarbībā ar pašvaldības un valsts struktūrām;
- Sadarbība ar pašvaldību darbaspēka jautājumu risināšanā.

4.5. Darbības programma

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

4.5.1. Infrastruktūras attīstība

Lai nodrošinātu Liepājas SEZ attīstību un konkurētspēju ar līdzīgām zonām Baltijas jūras reģionā, ir nepieciešama mērķtiecīgas un ilgtspējīgas infrastruktūras attīstības programmas realizācija. Tā kā saskaņā ar LR „Likumu pa ostām” Liepājas SEZ pārvalde ir primāri atbildīga par Liepājas ostas pārvaldību un attīstību, speciālās ekonomiskās zonas infrastruktūras attīstība ir realizējama ar Liepājas pašvaldības tiešu atbalstu. Lai nodrošinātu pilnvērtīgu ražošanas infrastruktūras attīstību, ir iespējama privāto investoru piesaiste, kas veiktu ieguldījumus SEZ teritorijas attīstībā, to transformējot par industriāliem mērķiem izmantojamu teritoriju.

4.5.2. Sadarbība ar investoriem

Ilgtermiņīgas attīstības nodrošināšanai ir būtiski svarīgi uzlabot sadarbību ar investoriem, sniedzot gan informatīvu, gan administratīvu atbalstu, uzsākot savu darbību Liepājas SEZ.

4.5.3. Jaunu nozaru attīstība

Pilsētas un reģiona tautsaimniecības ilgtspējīgai attīstībai ir būtiski svarīga jaunu nozaru attīstība, pārorientējoties no darbaspēka ietilpīgas ražošanas un augstas pievienotās vērtības tehnoloģiski ietilpīgām ražotnēm. Lai nodrošinātu šāda veida aktivitāšu realizāciju, svarīgs priekšnosacījums ir atbilstošas izglītības bāzes radīšana, kas nodrošinātu attīstāmajā nozarē nodarbināmā darbaspēka un speciālistu sagatavošanu.

4.5.4. Marketings

Lai nodrošinātu maksimālu atdevi no marketinga pasākumu realizācijas ir svarīga mērķtiecīga un ilgtspējīga marketinga aktivitāšu realizācija. Ir būtiski svarīga atsevišķas SEZ marketinga koncepcijas izstrāde, kuras mērķis būtu informēšana un darbs ar potenciālajiem investoriem un ražotājiem, kas varētu sākt savu darbu Liepājas SEZ. Lai nodrošinātu maksimālu atdevi ir svarīga kompleksa pieeja, kas ietvertu, gan reklāmas, gan vispārējās marketinga aktivitātes, gan darbu ar esošajām un potenciālajām SEZ sabiedrībām.