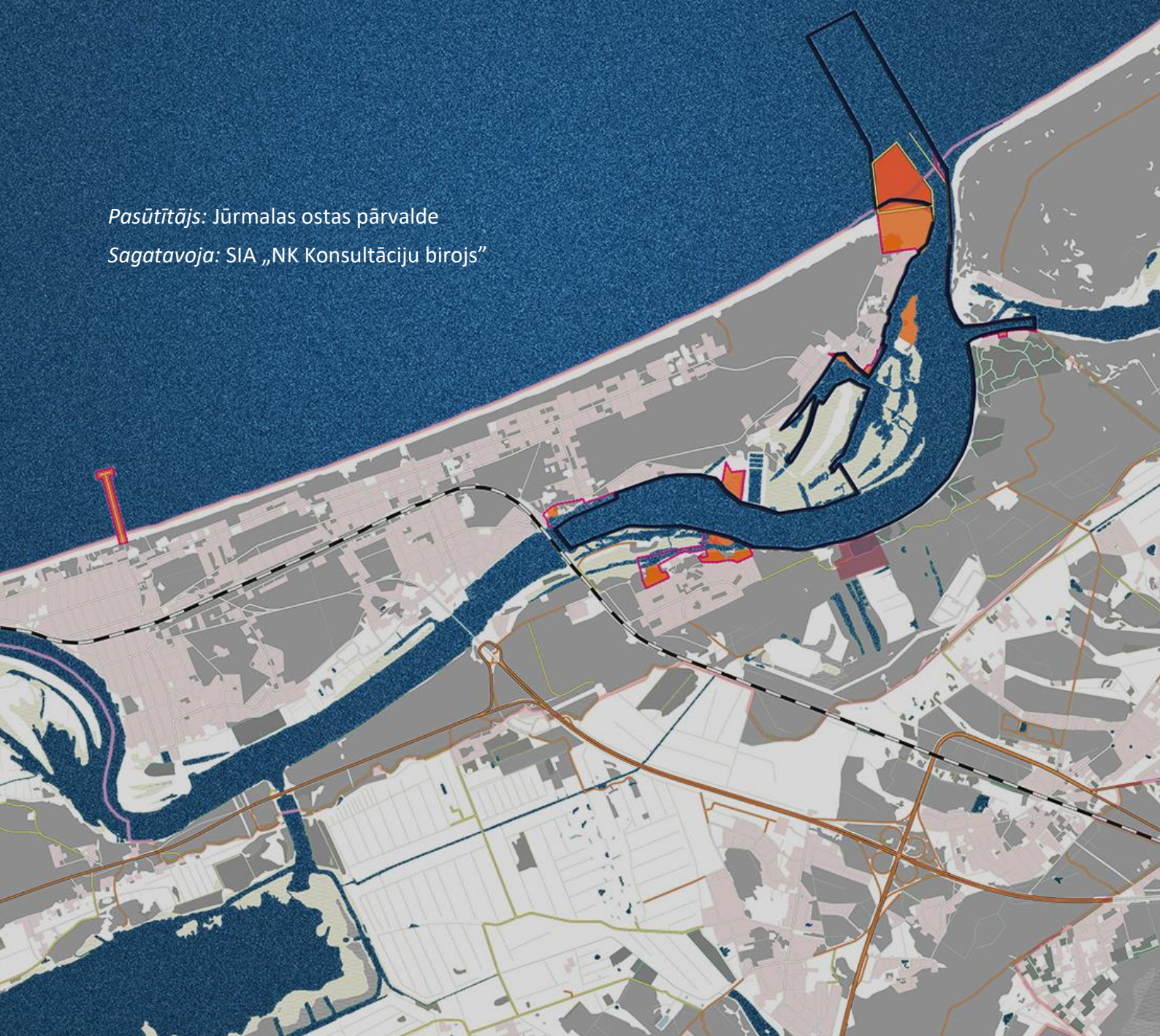


JŪRMALAS OSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2015.-2022.GADAM

Pasūtītājs: Jūrmalas ostas pārvalde

Sagatavoja: SIA „NK Konsultāciju birojs”



SATURS

SATURS	1
IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI	3
IEVADS	4
1. ESOŠĀ SITUĀCIJAS ANALĪZE – IEKŠĒJĀ SITUĀCIJA	5
1.1. ĢEOGRĀFISKAIS STĀVOKLIS UN LAIKA APSTĀKĻI	5
1.2. OSTAS VĒSTURE	6
1.3. JURIDISKĀ UN PLĀNOŠANAS SITUĀCIJA	7
1.4. DABAS UN VIDES AIZSARDZĪBAS NOSACĪJUMI	7
1.5. PĀRVALDĪBA UN ADMINISTRATĪVAIS REGULĒJUMS	8
1.6. NEKUSTAMĀIS ĪPAŠUMS UN TĀ PĀRVALDĪBA	10
1.7. HIDROTEHNISKĀS BŪVES	12
1.8. SAUSZEMES INFRASTRUKTŪRA	15
1.9. OSTAS DARBĪBAS RĀDĪTĀJI	19
2. ĀRĒJĀS VIDES ANALĪZE – TIRGUS UN TĀ ATTĪSTĪBA	21
2.1. ĢEOGRĀFISKAIS KONTEKSTS	21
2.2. MAKROEKONOMISKĀS ATTĪSTĪBAS TENDENCES REĢIONĀ	22
2.3. TŪRISMA UN BRĪVĀ LAIKA PAVADĪŠANAS SEKTORA ATTĪSTĪBA	27
2.4. ATPŪTAS LAIVU UN JAHTU OSTU SEKTORA ATTĪSTĪBA	39
2.5. PIEKRASTES ZVEJAS POTENCIĀLS UN ZVEJAS OSTU PAKALPOJUMU APSKATS	54
2.6. LAIVU EKSKURSIJAS, KUĢIŠU KRUIŽI UN ŪDENS TAKSOMETRI	58
2.7. PLUDMALES UN ŪDENSSPORTA TŪRISMS	65
3. JŪRMALAS OSTAS ROBEŽU IZMAIŅAS UN POTENCIĀLĀS ATTĪSTĪBAS TERITORIJAS	69
3.1. ROBEŽU IZMAIŅU UN POTENCIĀLO ATTĪSTĪBAS TERITORIJU IZVĒLES KRITĒRIJI	69
3.2. PIEDĀVĀJUMS JŪRMALAS OSTAS ROBEŽU GROZĪJUMIEM UN ATTĪSTĪBAS TERITORIJĀM	70
3.3. POTENCIĀLO ATTĪSTĪBAS TERITORIJU IZVĒRTĒJUMS	71
3.4. JŪRMALAS OSTAS KAPACITĀTES NOVĒRTĒJUMS	82
3.5. OSTAS NOSAUKUMS	82
3.6. ATTĪSTĪBAS PRIORITĀTES	83
4. SVID ANALĪZE	86
5. STRATĒGIJA	88
5.1. REDZĒJUMS	88
5.2. MĒRĶI	88
5.3. SPECIALIZĀCIJA	88
5.4. RĪCĪBAS VIRZIENI	89
6. PIEPRASĪJUMA PROGNOZES UN ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJI	90
6.1. PIEPRASĪJUMA PROGNOZES 2013.-2030.GADAM	90
6.2. METODOLOĢIJA	90
6.3. ATPŪTAS LAIVU APGROZĪJUMA PROGNOZES	91
6.4. LAIVU ZIEMOŠANAS PIEPRASĪJUMA PROGNOZE	96
6.5. AMATIERZVEJAS PAKALPOJUMU PIEPRASĪJUMA PROGNOZE	98
6.6. ŪPJU TRANSPORTA UN ŪPJU TŪRISMA PĀRVADĀJUMU AKTIVITĀTES PROGNOZE	100
6.7. ATTĪSTĪBAS PROJEKTU ĪSTENOŠANA DAŽĀDU SCENĀRIJU IETVAROS	102
7. ATTĪSTĪBAS PROGRAMMAS ĪSTENOŠANAS EKONOMISKĀ IETEKME	104
7.1. METODOLOĢIJA UN PIENĒMUMI	104
7.2. JŪRMALAS OSTAS PĀRVALDES DARBĪBAS FINANŠU RĀDĪTĀJI	107
7.3. EKONOMISKO IEGUVUMU APLĒŠE	108
7.4. FINANŠU UN EKONOMISKO APRĒĶINU KOPSAVILKUMS	109
7.5. INVESTĪCIJU PLĀNS (LĪDZ 2020.GADAM)	110
8. RĪCĪBAS PLĀNS	110

8.1. RĪCĪBAS OSTAS ATVĒRŠANAI	115
8.2. RĪCĪBAS PLĀNA KOPSAVILKUMS UN LAIKA GRAFIKS	116
PIELIKUMI.....	118
1.PIELIKUMS „JŪRMALAS OSTAS ZEMES UN AKVATORIJAS ROBEŽU PLĀNS”	119
2.PIELIKUMS „JOAP SASAISTE AR ES, LATVIJAS, REĢIONA UN PAŠVALDĪBAS ATTĪSTĪBAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTIEM UN NORMATĪVAJIEM AKTIEM”	121
3.PIELIKUMS „APGRŪTINĀJUMI JŪRMALAS OSTAS TERITORIJĀ”	130
4.PIELIKUMS „NEKUSTAMO ĪPAŠUMU SADALĪJUMS PĒC PIEDERĪBAS JŪRMALAS OSTAS TERITORIJĀ”	131
5.PIELIKUMS „TERITORIJAS PLĀNOTĀ (ATĻAUTĀ) IZMANTOŠANA JŪRMALAS OSTĀ”	132
7.PIELIKUMS „PIEEJAMĀIS SERVISS LATVIJAS, IGAUNIJAS UN LIETUVAS VALSTU JAHTU OSTĀS”	137
8.PIELIKUMS „ATPŪTAS LAIVU AKTIVITĀTE REĢIONA OSTĀS”	142

IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

%	procenti
AS	akciju sabiedrība
ĀTI	ārvalstu tiešās investīcijas
BJR	Baltijas jūras reģions
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
EUR	eiro
g.	gads
IKP	iekšzemes kopprodukts
JPD	Jūrmalas pilsētas dome
km	kilometrs
km ²	kvadrātkilometrs
JOAP	Jūrmalas ostas attīstības programma 2015. – 2022.gadam
JOP	Jūrmalas ostas pārvalde
LVL	Latvijas Republikas valūta – lats
m	metrs
m ²	kvadrātmeters
milj.	miljons
MK	Ministru kabinets
NAP2020	nacionālās attīstības plāns 2014. – 2020.gadam
n/d	nav datu
NĪ	nekustamais īpašums
Nr.	numurs
Nr.p.k.	numurs pēc kārtas
SIA	sabiedrība ar ierobežotu atbildību
sk.	skatīt
TAVA	Tūrisma attīstības valsts aģentūra
t.sk.	tajā skaitā
u.c.	un citi
USD	Amerikas Savienoto Valstu dolārs
u.tml.	un tamlīdzīgi

IEVADS

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam (turpmāk – JOAP) ir attīstības plānošanas dokuments, kas nosaka ostas attīstības virzienus nākamajiem 7 gadiem.

Programma ir izstrādāta saskaņā ar Likumā par ostām noteikto ostas pārvaldes pienākumu izstrādāt attīstības dokumentu atbilstoši Transporta attīstības pamatnostādnēm 2007.-2013.gadam, Transporta attīstības pamatnostādnēm 2014.-2020.gadam (projekts), Latvijas ostu attīstības programmai 2008.-2013.gadam, Jūrmalas pilsētas attīstība stratēģijai 2010.-2030.gadam, Jūrmalas pilsētas attīstības programmai 2014.-2020.gadam un Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumam.

Programma izstrādāta, ņemot vērā ostas devīzi „Jūrmalas osta – zaļākā osta Latvijā”.

1. ESOŠĀ SITUĀCIJAS ANALĪZE – IEKŠĒJĀ SITUĀCIJA

1.1. Ģeogrāfiskais stāvoklis un laika apstākļi

1.1.1. Ģeogrāfiskais stāvoklis



1.attēls. Jūrmalas ostas robežas 2013.gadā

Jūrmalas osta, vēsturiski Lielupes osta, ir izveidojusies bijušā zvejnieku kolhoza ostas teritorijā Jūrmalā (sk. 1.attēlu). Jūrmalas osta ir viena no septiņām Latvijas mazajām ostām.

Jūrmalas ostas teritorijas kopplatība ir 422 ha, t.sk. zeme 102 ha un 320 ha liela ostas akvatorija ar iekšējiem un ārējiem reidiem un kuģu ceļiem ostas pieejā (sk. 1.pielikumu).

Pastāv divi piekļuves ceļi Jūrmalas ostas teritorijā esošajām jahtu piestātnēm – ūdensceļš no Daugavas pa Buļļupi un ūdens ceļš pa Lielupes ieteku Rīgas jūras līcī. Ūdens ceļu pa Buļļupi šķērso tilts Bolderājā un augstsprieguma līnija, tādējādi vienīgais ūdensceļš buru jahtu ieejai Jūrmalas ostā ir Lielupes ieteka Rīgas Jūras līcī.

Jūrmalas ostas tehniskās iespējas raksturo šādi rādītāji:

- iekšējā kanāla gultnes platums – 40 m,
- iekšējā kanāla maksimālais dziļums – 5,5 m,
- kopējais piestātņu garums – 319 m.

1.1.2. Laika apstākļi

Jūrmala atrodas Piejūras zemienē, un klimatu pilsētā ietekmē atrašanās pie jūras un Atlantijas okeāna cikloni. Jūras gaisa masas dominē 220-230 dienas gadā.¹

Klimats Jūrmalā ir maigs, mēreni silts, debesis šeit ir apmākušās biežāk nekā vidēji Latvijā. Vidēji gadā ir 178 apmākušās dienas, 21 skaidra diena un 166 – daļēji apmākušās dienas. Visvairāk apmākušos dienu Jūrmalā ir no novembra līdz februārim, kad ir arī visvairāk nokrišņu.

Jūrmalai ir raksturīgas miglas. Vidējais miglains dienu skaits gadā ir 40. Aukstajā periodā miglas parasti ir noturīgākas, biežākas un ilgstošākas.

Gada vidējais nokrišņu daudzums Jūrmalā svārstās no 550 līdz 600 mm, kas ir mazāk, nekā vidēji Latvijā (600-700 mm).

Vidējā gaisa temperatūra Jūrmalā ir +5,7°C, kas ir nedaudz zemāka nekā vidēji Latvijā (+6,1°C).

Ziemas Jūrmalā ir samērā siltas, ar biežiem atkušņiem. Gada aukstākā mēneša (janvāris) vidējā temperatūra ir no -4,3° līdz -4,8°C (Latvijā vidēji -4,8°C), dienā no -2° līdz -4°C, bet naktīs no -5° līdz -8°C.

Vasaras Jūrmalā, salīdzinājumā ar Latvijas iekšzemi, ir nedaudz mājīgākas. No jūnija vidus līdz augusta vidum (aptuveni 60 dienas) gaisa temperatūra Jūrmalā pārsniedz +15°C. Vissiltākā ir jūnija trešā dekāde un jūlija pirmā dekāde. Dienakts vidējā temperatūra vasaras sezonā svārstās no +15° līdz +20°C (Latvijā vidējā temperatūra jūlijā ir +16,7°C). Atšķirībā no ziemas vasarā temperatūras režīms ir diezgan pastāvīgs.

Ziemā valdošie ir dienvidaustrumu, dienvidu un dienvidrietumu vēji. Vasarā galvenokārt – dienvidrietumu un rietumu vēji. Vidējais vēja ātrums ir 2-5 m/s. No spēcīgām vēja brāzmām pilsētu pasargā kāpu grēdas un piekrastes mežu joslas gar Rīgas līci.

1.2. Ostas vēsture

Jūrmalas osta vēsturiski ir izveidojusies bijušā zvejnieku kolhoza ostas teritorijā. Jūrmalas ostas ieejas padziļināšana regulāri tika veikta līdz 2002.gadam – līdz brīdim, kad pastāvēja AS „Jūraslīcis” (laikā no 1947. līdz 1992.gadam: zvejnieku kolhozs „Uzvara”). Padziļināšanu veica pats uzņēmums, lai nodrošinātu iespējas izbraukt jūrā zvejošanas nolūkos. Vēlāk – 2002.gadā, kad uzņēmums pārtrauca savu saimniecisko darbību, ostas ieeja vairs netika padziļināta. Taču 2010.gadā, pirmo reizi kopš 2002.gada, atkal tika veikta ostas ieejas padziļināšana, ko finansēja Jūrmalas pilsētas dome.

¹ Jūrmalas pilsētas attīstības programma 2014. – 2020.gadam

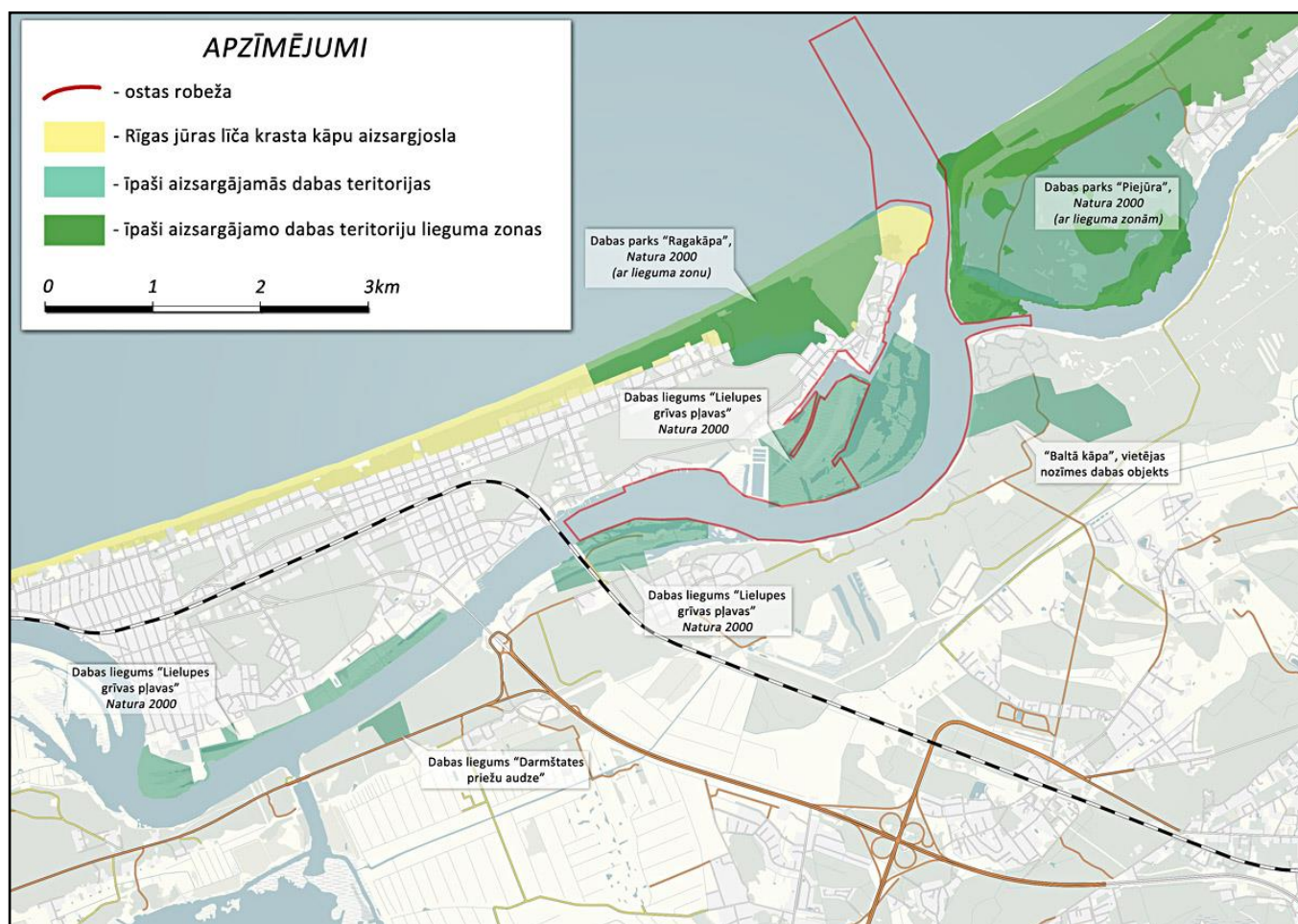
1.3. Juridiskā un plānošanas situācija

Ostas darbojas, pamatojoties uz likumiem, Latvijas Republikas apstiprinātajiem starptautiskajiem līgumiem, Ministru kabineta izdotajiem aktiem, attiecīgās ostas pārvaldes nolikumu un ostas noteikumiem.

Uz plānoto ostas darbību attiecināmo normatīvo aktu un plānošanas dokumentu uzskaitījums un analīze ir apkopota 2.pielikumā.

1.4. Dabas un vides aizsardzības nosacījumi

Ostas teritorijas robežojas un tās tuvumā atrodas šādas dabas aizsargājamās teritorijas – dabas parks „Piejūra”, dabas parks „Ragakāpa”, dabas liegums „Lielupes grīvas pļavas”, „Baltā kāpa” un dabas liegums „Darmšates priežu audze” (sk. 2.attēlu).



2.attēls. Dabas aizsargājamās teritorijas²

Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumu 2009.-2022.gadam ir noteiktas šādas aizsargjoslas:

- *Vides un dabas resursu aizsardzības aizsargjoslas* – Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjosla; virszemes ūdensobjektu aizsargjoslas; aizsargjoslas ap purviem; aizsargjoslas (aizsardzības zonas) ap kultūras pieminekļiem; aizsargjoslas ap ūdens ņemšanas vietām; mežu aizsargjosla ap pilsētām. Aizsargjoslu likums paredz, ka krasta aizsargjoslā ēkas un būves var celt gadījumā, ja tiek attīstīta osta, ja veikts paredzētās

² SIA „NK Konsultāciju birojs” karte

darbības uz vidi sākotnējais izvērtējums un saņemts Vides pārraudzības valsts biroja atzinums par noslēguma ziņojumu vai izdoti tehniskie noteikumi saskaņā ar likuma „Par ietekmes uz vidi novērtējumu” prasībām, bez tam šāda būve jāparedz pašvaldības teritorijas plānojumā. Jūrmalas teritorijas plānojums paredz Lielupes grīvā molu,

- *Ekspluatācijas aizsargjoslas* – aizsargjoslas gar ielām un autoceļiem (sarkanās līnijas); aizsargjosla gar dzelzceļu; aizsargjoslas gar elektronisko sakaru tīkliem; aizsargjoslas ap valsts meteoroloģisko un hidroloģisko novērojumu stacijām un hidrometriskajiem posteņiem un ap citiem stacionāriem valsts nozīmes monitoringa punktiem un posteņiem; aizsargjoslas gar elektriskajiem tīkliem; aizsargjoslas gar siltumtīkliem; aizsargjoslas ap meliorācijas būvēm un ierīcēm; aizsargjoslas gar ūdensvadu un kanalizācijas tīkliem; aizsargjoslas ap ģeodēziskā tīkla punktiem; aizsargjoslas ap navigācijas tehniskajiem līdzekļiem; aizsargjoslas ap gāzes vadiem, gāzapgādes iekārtām un būvēm,
- *Sanitārās aizsargjoslas* – aizsargjoslas ap kapsētām; aizsargjoslas ap atkritumu izgāztuvi un notekūdeņu attīrīšanas ietaisēm,
- *Drošības aizsargjoslas* – aizsargjoslas ap degvielas uzpildes stacijām; aizsargjoslas ap gāzesvadiem ar spiedienu virs 1,6 megapaskāliem, ap gāzes regulēšanas stacijām, sašķidrinātā ogļūdeņraža gāzes noliktavām, krātuvēm un uzpildes stacijām, sašķidrinātā ogļūdeņraža gāzes balonu noliktavām un tirdzniecības punktiem, automobiļu gāzes uzpildes stacijām; aizsargjoslas gar dzelzceļu, pa kuru pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskās vielas un produktus.

Apgrūtinājumi (aizsargjoslas) attiecībā uz Jūrmalas ostas teritoriju, saskaņā ar Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumu 2009.-2022.gadam, ir apkopoti 3.pielikumā. Papildus tam jāreķinās ar apgrūtinājumiem Jūrmalas ostas teritorijas daļā, kas atrodas Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Ostas teritorija atrodas līdzās Rīgas pilsētā esošajam dabas parkam „Piejūra”. Baltijas jūras akvatorijā pie Lielupes grīvas ietekas ostas robežās atrodas neliela daļa dabas parka „Piejūra” lieguma zonas, kurā ir stingri aizliegta būvniecība, līdz ar to šajā vietā nedrīkst veikt ostas hidrotehnisko būvju celtniecību.

Detalizēti apgrūtinājumi teritorijām (atkarībā no aizsargjoslām) ir noteikti Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojumā 2009.-2022.gadam.³

1.5. Pārvaldība un administratīvais regulējums

1.5.1. Administratīvais regulējums

Saskaņā ar 2015. gada 9.jūlija Jūrmalas pilsētas domes Jūrmalas ostas pārvaldes nolikumā noteikto, Jūrmalas ostas pārvalde ir Jūrmalas pilsētas domes izveidota pastarpinātās pārvaldes iestāde.

Jūrmalas ostas pārvalde ir izveidota ar Jūrmalas pilsētas domes 1998.gada 22.janvāra lēmumu Nr.54 „Par pašvaldības bezpeļņas uzņēmuma „Lielupes ostas pārvalde” reorganizāciju”. Jūrmalas ostas pārvalde ir bijušā pašvaldības uzņēmuma „Lielupes ostas pārvalde” tiesību un saistību pārņēmēja.

Pašreizējās Jūrmalas ostas teritorijas robežas ir apstiprinātas ar MK 2005.gada 15.marta noteikumiem Nr.193 „Noteikumi par Jūrmalas ostas robežas noteikšanu”.

³ Sk. Teritorijas plānojuma 1.daļu „Paskaidrojuma raksts” (11.Aizsargjoslas).

1.5.2. Jūrmalas ostas pārvaldes struktūra un funkcijas

Ostas valde

Ostas augstākā lēmēj institūcija ir ostas valde, kuru ieceļ saskaņā ar Likuma par ostām 26.pantu.⁴ Jūrmalas ostas valdē ir deviņi pārstāvji. Ostas valde ieceļ amatā ostas pārvaldnieku.

Jūrmalas pilsētas dome ieceļ Jūrmalas ostas pārvaldes valdes priekšsēdētāju un viņa vietnieku.

Ostas valde:

- izskata un pieņem lēmumu par ostas noteikumu projektu,
- izskata un pieņem lēmumu par ostas robežu projektu,
- apstiprina ostas attīstības programmu,
- saskaņā ar Likuma par ostām 15.pantu apstiprina sniegto maksas pakalpojumu tarifus,
- apstiprina gada un perspektīvos budžetus,
- veic izmaiņas kārtējā gada budžetā,
- lemj par visa veida līgumu slēgšanu, kuru summa pārsniedz 1422,88 *euro* gadā vai līguma darbības laiks pārsniedz vienu gadu,
- apstiprina ostas pārvaldes struktūru un personālsastāvu,
- nosaka ostas pārvaldnieka un valdes locekļu darba samaksu un pienākumus,
- izskata un iesniedz priekšlikumus valsts vai pašvaldības institūcijām vai Latvijas Ostu padomei par ostai nepieciešamajām investīcijām,
- sagatavo un iesniedz priekšlikumus Latvijas Ostu padomei par nekustamā īpašuma atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām,
- apstiprina ostas pārvaldnieka sagatavotos gada pārskatus par ostas pārvaldes darbu, kas paredzēti iesniegšanai Jūrmalas pilsētas domē un citās institūcijās saskaņā ar attiecīgajiem normatīvajiem aktiem,
- atceļ ostas pārvaldnieka rīkojumus,
- ierosina veikt grozījumus ostas pārvaldes nolikumā,
- nodrošina ostas pārvaldes gada pārskata revīziju saskaņā ar Gada pārskatu likumu,
- apstiprina ostas gada pārskatu,
- apstiprina ostas pārvaldes emblēmu, zīmogu, veidlapas un citu atribūtiku,
- izlemj citus ar ostas darbību saistītus jautājumus saskaņā ar attiecīgajiem normatīvajiem aktiem.

Ostas pārvalde

Ostas pārvaldes funkcijas ir noteiktas Likumā par ostām,⁵ kā arī citos ārējos normatīvajos aktos. Likumā par ostām ir noteiktas ostas pārvaldes funkcijas valsts pārvaldes jomā (7.panta otrā daļa) un privāto tiesību jomā (7.panta trešā daļa).

Lai izpildītu noteiktās funkcijas, Jūrmalas ostas pārvalde:

- 1) saskaņā ar Jūrmalas ostas teritorijas plānojumu veido un uztur ostas infrastruktūru, būvē ēkas un būves ostas darbības nodrošināšanai,
- 2) atbilstoši kompetencei rīkojas ar kustamo un nekustamo īpašumu,

⁴ „Ostu valdi izveido attiecīgās pašvaldības dome ne vairāk kā 10 locekļu sastāvā, iekļaujot tajā valdes priekšsēdētāju — pašvaldības amatpersonu, pa vienai Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Zemkopības ministrijas un Satiksmes ministrijas amatpersonai, kuru norīko attiecīgais ministrs, kā arī vienādās proporcijās pašvaldības deputātus un ostā funkcionējošo komercsabiedrību pārstāvjus”.

⁵ 7.panta pirmā daļa

- 3) slēdz līgumus ar īpašniekiem par kopējo hidrotehnisko būvju izmantošanu ostas vajadzībām,
- 4) atbilstoši kompetencei sadarbojas ar izglītības iestādēm, kas sagatavo jūrniececības un ostu saimniecības speciālistus, kā arī ar citām organizācijām un institūcijām,
- 5) ierosina veikt nekustamā īpašuma atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām,
- 6) ja nepieciešams, sniedz palīdzību Jūrmalas pilsētas domei, lai uzturētu un attīstītu pašvaldības infrastruktūras objektus ostas teritorijā,
- 7) veic citus normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus.

JOP darbinieki

No 2015. gada marta Jūrmalas ostas pārvaldē strādā četri darbinieki – ostas pārvaldnieks un pārvaldnieka palīdzē, divi ostas uzraugi. Ostas sniedzamie pamatpakalpojumi tiek nodrošināti ar ārpakalpojumu līgumu palīdzību.

Kvalitātes kontroles sistēma

Jūrmalas ostas pārvaldē nav ieviesta kvalitātes vadības sistēma, tādējādi nav noteikti kvalitātes un vides pārvaldības sistēmās paredzētie pasākumi un procedūras, kas būtu vērstas uz ostas darbības efektivitātes palielināšanu kvalitātes un vides mērķu sasniegšanā.

Ostas publiskais tēls

JOP īsteno pasākumus informācijas nodrošināšanai par Lielupes grīvas kuģu kanāla kuģojamību.

Pilsēta piedalās tūrisma izstādēs, kurās tiek sniegta pamatinformācija par jahtu piestātnēm Jūrmalā.

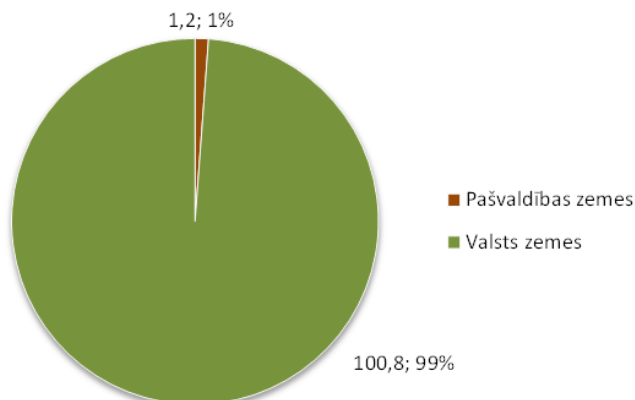
Dalība starptautiskajās organizācijās

Jūrmalas ostas pārvalde nav dalībnieks nevienā starptautiskā organizācijā.

1.6. Nekustamais īpašums un tā pārvaldība

Jūrmalas ostas pārvalde veic zemes un ūdens teritoriju apsaimniekošanu (iznomāšana u.c.) un, atbilstoši piešķirtā finansējuma apjomam, veic Lielupes padziļināšanas darbus.

Ostas teritorijas kopplatība ir 422 ha, t.sk. zeme 102 ha un 320 ha liela ostas akvatorija ar iekšējiem un ārējiem reidiem un kuģu ceļiem ostas pieejā. Pašvaldībai pieder 1,2 ha (1,2%), pārējās (t.sk. salas Lielupē) ir valsts zemes (sk. 3.attēlu).



3.attēls. Zemes īpašuma statuss Jūrmalas ostā (ha)⁶

⁶ Jūrmalas ostas pārvalde.

Jūrmalas ostas teritorijas sadalījums pēc īpašuma piederības ir atspoguļots 4.pielikumā.

1.6.1. Zemes lietojuma struktūra Jūrmalas ostā

Jūrmalas ostas teritorijās plānotā (atļautā) izmantošana ir dabas aizsardzības teritorijas, dabas teritorijas un jahtu ostas apbūves teritorija (sk. 5.pielikumu).

1.6.2. Nekustamā īpašuma pārvaldība

Pamatojoties uz Likuma par ostām 4.panta trešo daļu Satiksmes ministrija⁷ ir nodevusi Jūrmalas ostas teritorijā esošo valsts zemi Jūrmalas ostas pārvaldes valdījumā, ievērojot MK 2005.gada 15.marta noteikumus Nr.193 „Noteikumi par Jūrmalas ostas robežu noteikšanu”, izņemot zemi, uz kuras izvietota valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras zemes nodalījuma josla.

Saskaņā ar 2015.gada 9.jūlija Jūrmalas ostas pārvaldes nolikumā noteikto, ostas pārvalde atbilstoši kompetencei rīkojas ar nekustamo īpašumu, ierosina veikt nekustamā īpašuma atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām.

Ar 2012.gada 15.februāra Jūrmalas ostas pārvaldes valdes lēmumu ir apstiprināti šādi Jūrmalas ostas teritorijas iznomāšanas tarifi:

- zemes nomas maksas tarifs Jūrmalas ostas teritorijā ir EUR 1,42 (viens *euro* 42 centi) par 1 m² zemes gadā;
- zemes teritorijas, ko aizņem ūdens, nomas maksas tarifs Jūrmalas ostas teritorijā ir EUR 0,71 (0 *euro*, septiņdesmit viens cents) par 1 m² teritorijas gadā.

Jūrmalas ostas teritorijas nomnieki var iegūt tiesības un teritorijas nomas maksas atlaidi⁸ (sk. 1.tabulu).

1.tabula. Personas, kurām ir tiesības saņemt ostas teritorijas maksas atlaidi

Nr.	Personu kategorija	Atlaide, %
1.	Personas, kas nodrošina sabiedriski pieejamu teritoriju sakopšanu/uzturēšanu un sniedz bezmaksas pakalpojumus iedzīvotājiem (pastāvīga atlaide)	90
2.	Ostas infrastruktūras objektu būvniecības/uzturēšanas īstenotāji	75
3.	Pilsētai nozīmīgu tūrisma piesaistes objektu attīstītāji un investori	50
4.	Maznodrošinātas privātpersonas	50
5.	Privātpersonas, kas izmanto ostas teritoriju sev piederošu kuģošanas līdzekļu novietošanai pie sev piederošiem nekustamajiem īpašumiem	25

Informācijas avots: Jūrmalas ostas pārvalde

2013.gadā⁹ JOP bija noslēgti desmit nomas līgumi par 20 145,5 m², jeb 0,48% no ostas teritorijas (ieskaitot ūdens teritoriju) iznomāšanu (sk. 2.tabulu). 2013.gadā bija iznomātas ostas zemes 6 648 m² platībā (daļa Tīklu ielā 10).

2.tabula. 2013.gadā iznomātās Jūrmalas ostas teritorijas

Nomnieki (skaits)	Nomājamā platība, m ²	Nomas maksa bez PVN (latos)
Privātpersonas (5)	3 885	0,127 – 0,5
Juridiskās personas (5)	16 260,5	0,127 – 1,0
Kopā:	20 145,5	

Informācijas avots: Jūrmalas ostas pārvalde

JOP slēdz līgumu ar juridisku personu par piestātnes (zemesgabals „Bulļuciems 2104”) 319 m garumā iznomāšanu. Aprīkojums šajās piestātnēs saistībā ar kuģošanu ir minimāls – var veikt pietauvošanos, ir iespējams pieslēgties elektrībai. Ūdensvadu plānots izbūvēt, attīstot blakus esošo bijušā zvejnieku kolhoza teritoriju.

⁷ Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas rīkojums 13.05.2011. Nr.1 – 03/107 „Par Jūrmalasostas teritorijā esošās valsts zemes nodošanu Jūrmalasostas pārvaldes valdījumā”

⁸ Nolikums par Jūrmalas ostas teritorijas nomas maksas atlaīžu piešķiršanas kārtību

⁹ Situācija 2013.gada maijā

Zemesgabālā Tīklu ielā 10 (pieder pašvaldībai) uz apbūves teritorijas nelikumīgi atrodas garāžas. Uz JOAP izstrādes brīdi bija uzsākts tiesas process ar mērķi panākt garāžu aizvākšanu, lai varētu izsludināt publisku konkursu jahtkluba izveidošanai.¹⁰ Pirmās instances tiesa ir noslēgusies, nosakot, ka zemes gabals ir atbrīvojams, lai tajā realizētu attīstību atbilstoši pilsētas attīstības plānojumā noteiktajam izmantošanas mērķim – jahtu ostas apbūves teritorijas izveidei. Zemesgabala dabas pamatnes teritorijā plānots noslēgt līgumu par parka izveidi.

1.6.3. Jūrmalas ostas pārvaldes sniegtie pakalpojumi

Jūrmalas ostas pārvalde nodrošina Lielupes grīvas kuģu kanāla uzturēšanas darbus.

Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas domes pilnvarojumiem JOP pienākumi ir:

- pretplūdu pasākumu veikšana (Jūrmalas pilsētas domes 2011.gada 12.maija lēmums Nr.201 „Par pretplūdu pasākumu nodrošināšanu”),¹¹
- upju transporta pieturvietu (kuģīšu piestātne „Majori” Jūrmalā, Rīgas ielā 2a un kuģīšu piestātne zemesgabālā Jūrmalā, Vikingu ielā 12) apsaimniekošana (Jūrmalas pilsētas domes 2011.gada 30.jūnija lēmums Nr.313 „Par kuģīšu piestātņu nodošanu patapinājumā”).¹²

Kopš 2013.gada Jūrmalas ostas pārvalde piedāvā arī viesu jahtu piestātnes nomu.

Jūrmalas ostā ir pieejamas ūdens un zemes teritorijas iznomāšanai. Saistībā ar piestātnes nomu ir nodrošināta iespēja pietauvot kuģošanas līdzekļus un saņemt dažus apgādes un atkritumu savākšanas pakalpojumus, par ko ir noslēgts līgums.

1.7. Hidrotehniskās būves

1.7.1. Kuģošanas kanāls un navigācijas drošība

JOP ikgadēji nodrošina kuģošanas kanāla uzturēšanas darbus, lai nodrošinātu navigāciju. 2013.gadā kuģu kanāla parametri:

- garums: 465 m,
- platums: 30 m,
- garantētais dziļums: 4,5 m.

Katru gadu kuģu kanāla parametri nedaudz mainās atkarībā no dziļumu mērījumiem, tomēr katru gadu kuģu kanāls tiek plānots ar aprēķinu, lai Lielupē varētu ienākt Baltijas jūrā burājošās jahtas.

Navigācijas drošība kuģošanas kanālā tiek nodrošināta izmantojot stoderes (ar navigācijas gaismām). 2014.gadā ir pabeigta stoderu uzstādīšana, lai ostas teritorijā apzīmētu kuģu ceļu. 2014.gadā plānots uzstādīt navigācijas zīmes (ātruma ierobežojumi, enkurvietas u.tml.). Rīgas Brīvostas pārvalde sniedz atbalstu atsevišķu ar navigācijas nodrošināšanu saistītu pasākumu īstenošanai.

Citu hidrotehnisko būvju ostā nav.

1.7.2. Piestātnes

JOP nepieder piestātnes, bet viena piestātne tiek nomāta no SIA „Jahtklubs Uzvara”, „Jahtklubs Uzvara” tajā nodrošina infrastruktūru un pakalpojumus (elektrība, ūdensvads). Piestātne atrodas pie zemes gabala Tīklu ielā 10. Piestātnē vienlaikus var piestāt 3-5 jahtas.

¹⁰ Jahtkluba izveidošanai ir izstrādāts konkursa nolikuma projekts.

¹¹ <http://www.jpd.gov.lv/docs/i11/l/i110201.htm>

¹² <http://www.jpd.gov.lv/docs/i11/l/i110313.htm>

Ārpus ostas pašreizējās teritorijas Jūrmalas ostas pārvalde ir atjaunojusi un apsaimnieko pasažieru kuģīšu piestātņi Majoros (Rīgas ielā 2a, Jūrmalā).

1.7.3. Mols

Lielupes upes grīvā nav izbūvēts mols vai citas hidrotehniskās būves, kas aizkavētu grīvas aizsērēšanu ar sanesām. Ik gadu tiek veikta kuģošanas kanāla padziļināšana Lielupes grīvā, kas ilgtermiņā nav uzskatāms par racionālu risinājumu.

Mola būvniecība Lielupes grīvā ir paredzēta Lielupes apsaimniekošanas noteikumos un Jūrmalas pilsētas pašvaldības attīstības plānošanas dokumentos. Ievērojot, ka mola būvniecība ir vidēja termiņa uzdevums, JOP plāno pasūtīt pētījumu par viļņlaužu izbūves projektēšanu Lielupes grīvā, lai samazinātu ikgadējās izmaksas kuģošanas kanāla uzturēšanai.

1.7.4. Plūdu risks

Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas domes 2011.gada 12.maija lēmumu Nr.201 „Par pretplūdu pasākumu nodrošināšanu” Jūrmalas ostas pārvaldei ir uzdots nodrošināt pretplūdu pasākumu īstenošanu Jūrmalas pilsētas teritorijā un pašvaldības valdījumā un apsaimniekošanā esošajos pašvaldības īpašuma objektos.

Plūdus Jūrmalas pilsētā var izraisīt šādi notikumi:

Spēcīgas un ilgstošas lietusgāzes

Pilsētai raksturīgā lielā apbūves, asfaltēto ielu un laukumu platība kavē ūdens iesūkšanos gruntī, ūdens pieplūde pārsniedz lietusūdens kanalizācijas sistēmas jaudu un spēcīgas lietusgāzes var novest pie īslaicīgas ielu pārplūšanas. Šāda veida plūdi var notikt jebkurā Latvijas pilsētā. Jūrmalā lietusgāzes plūdus izraisīja, piemēram, 2012.gada 7.jūlijā un 2010.gada 29.jūlijā.

Jūrmalas ostas pārvaldes pienākumos šo plūdu draudu novēršana pēc būtības neietilpst, jo ostas pārvaldei nav pienākums nodrošināt lietus ūdens kanalizācijas sistēmas attīstību un uzturēšanu pilsētā.

Lielupes pārplūšana

Lielupi raksturo ļoti mazs kritums un, jau sasniedzot Jūrmalas pilsētas teritoriju, upes līmenis praktiski sakrīt ar jūras līmeni. Upes dziļums ir mainīgs. Pie *Valteriem* upes dziļums pārsniedz 25 metrus, kas ir ievērojami lielāks dziļums, nekā visā Rīgas jūras līča dienvidu daļā, savukārt grīvā upes dziļums (ja netiek veikta padziļināšana) ir mazāks nekā 3 m. Raksturīgi, ka Lielupes sanesas uzkrājas tūlīt pēc upes ieplūšanas jūrā, kur upes lēnā straume apstājas pavisam un suspendētās daļiņas izgulsnējas. Mainīgs ir arī upes platums – piemēram, pie Priedaines tas ir 450 m, bet pie ietekas tikai 140 m. Līdz ar to Lielupes ieteku jūrā var uzskatīt par sava veida upes „šauru vietu”, kas var kavēt ūdens noplūdi, izraisot plūdus Jūrmalas pilsētas teritorijā un citu pašvaldību teritorijās.

Lielupes gada vidējā noplūde ir 106 m³/s, savukārt palu laikā tā var pieaugt līdz pat 1 380 m³/s. Nozīmīgs faktors ir arī ledus daudzums – tā kā Lielupe ir lēna līdzenumu upe, tā ir plata un sala laikā tās plašo virsmu ātri pārklāj liels ledus daudzums. Sākoties ledus iešanai, lielais ledus daudzums var veidot sastrēgumus šaurākos un seklākos upes posmos, jo īpaši grīvā. Ledus sastrēgumu risks būtiski samazinātos, ja grīvā ledus veidošanās tiktu kavēta, piemēram, ar ledlaužu palīdzību.

Lielupes plūdi ir raksturīgi pavasara palu un ledus iešanas laikā, tomēr nereti plūdi notiek arī vasarā – rudenī pēc stiprām lietusgāzēm. Pēdējā laikā, sakarā ar meliorācijas sistēmu degradāciju un grāvju aizaugšanu vasaras – rudens plūdi kļūst aizvien biežāki.

Lielupes plūdi biežāk notiek upes vidustecē – Bauskas, Jelgavas, Ozolnieku, Rundāles novados, Jelgavas pilsētā, jo šeit Lielupē vēdekļveidā ieplūst liels skaits citu upju. Lielāki vai mazāki plūdi šeit notiek gandrīz ik gadu, taču ievērojamāki plūdi notika 2010.gada marta beigās (ūdens līmenis Jelgavā kāpa par 3,44 m), 1979.gadā (3,5 metri), 1951.gadā (3,83 metri). Pēdējās desmitgadēs katastrofāli Lielupes plūdi Jūrmalas pilsētu nav

piemeklējuši, tomēr nav izslēgts, ka nākotnē tādi var notikt. Jāatzīmē arī tas, ka pašreizējā Lielupes ieteka jūrā izveidojās plūdu rezultātā 1755.gadā – pirms tam Lielupe ietecēja Daugavā pa Buļļupi.

Jūrmalas ostas pārvaldei ir iespējas un pienākums šādu plūdu draudus samazināt, padziļinot un tīrot kuģu ceļu Lielupes grīvā un jūrā iepretī Lielupes ietekai, kā arī, iespēju robežās uzturot no ledus brīvu kuģu ceļu upes grīvā. Šādā veidā tiktu būtiski samazināti Lielupes pārplūšanas radītie plūdu draudi ne vien Jūrmalas pilsētā bet arī piegulošajās Rīgas pilsētas un Babītes novada teritorijās. Sanesu uzkrāšanos upes grīvā var novērst ne tikai ar šo sanesu fizisku aizvākšanu (kuģu ceļa padziļināšanas darbiem), bet arī ar pareizi projektētu hidrotehnisko būvju (vajņu vai molu) kompleksu, kas koncentrē un virza upes straumi tā, lai grīvā neveidotos sanesu uzkrājumi un tiktu kavēta ledus segas veidošanās.

Vējuzplūdi

Jūrmalas pilsētai potenciāli ļoti bīstami ir vējuzplūdi, ko var izraisīt ilgstošs, spēcīgs vējš no ziemeļiem, kas noved pie jūras līmeņa celšanās Rīgas jūras līča dienvidu daļā un Lielupes lejtecē. Ziemeļu vējš Jūrmalas(un netālās Daugavas) grīvā var sadzīt lielas jūras ūdens masas, izraisot applūšanu. Klimata zinātnieku aprēķini liecina, ka nākotnē vējuzplūdu risks būtiski palielināsies.¹³

Jūrmalas ostas pārvaldei ir iespējas un pienākums šādu plūdu draudus samazināt, veidojot Lielupes grīvā hidrotehnisko būvju kompleksu, kas samazinātu iespēju, ka vējš var Lielupē sadzīt lielas ūdens masas. Hidrotehniskās būves (moli) var tikt pavērsti tā, lai Lielupes ietekas virziens nesakristu ar bīstamāko vēju virzienu, savukārt padziļinātais kuģu ceļš nodrošinātu to, ka vēja sadzītais ūdens pa dziļākajiem ūdens slāņiem nokļūst atpakaļ jūrā.

Var izskatīt arī iespēju veidot pretplūdu barjeras Lielupes ietekā, taču šāda rīcība ir jākoordinē ar Rīgas pilsētu, jo šādas barjeras izveide var būt bezjēdzīga, ja līdzīgi pasākumi netiek veikti līdzās esošās Daugavas grīvā vai Buļļupē.

Ostai ir jāplāno arī iespēja izveidot brīdināšanas sistēmu, kas sniegtu civilās aizsardzības institūcijām informāciju par to, ka ūdens līmenis ostas teritorijā ir cēlies bīstami augstu.

Ostai nepieciešams arī uzņemties iniciatīvu pretplūdu aizsardzības plāna izstrādē, koordinējot šīs aktivitātes ar Rīgas pilsētā un citās pašvaldībās veiktajām pretplūdu aktivitātēm. Šo aktivitāšu ietvaros ir jāseko, piemēram, Nīderlandes piemēram, kur attiecībā uz plūdu draudiem dabas aizsardzības intereses tiek pakārtotas plūdu novēršanas interesēm, t.i. nepieciešamības gadījumā pretplūdu hidrotehniskās būves tiek veidotas arī dabas aizsargājamās teritorijās.

1.8. Sauszemes infrastruktūra

1.8.1. Jahtu, pasažieru kuģīšu un ūdens sporta infrastruktūra

Upju transporta infrastruktūra¹⁴

Lai gan Jūrmala atrodas pie Lielupes un Rīgas jūras līča, sakarā ar nelielo pasažieru plūsmu un ar nepietiekamo upju kuģošanas infrastruktūras attīstību, ūdens transporta iespējas tiek izmantotas niecīgā apmērā.

Vasarā no Rīgas līdz Majoriem kursē upju kuģīši. Jahtas Lielupē no Rīgas var ienākt pa Buļļupi līdz dzelzceļa tiltam, kur to kustību ierobežo dzelzceļa tilts (augstums – 4,7 m), bet tālāk – autotilts (augstums – 5,2 m), kā arī pa jūru.

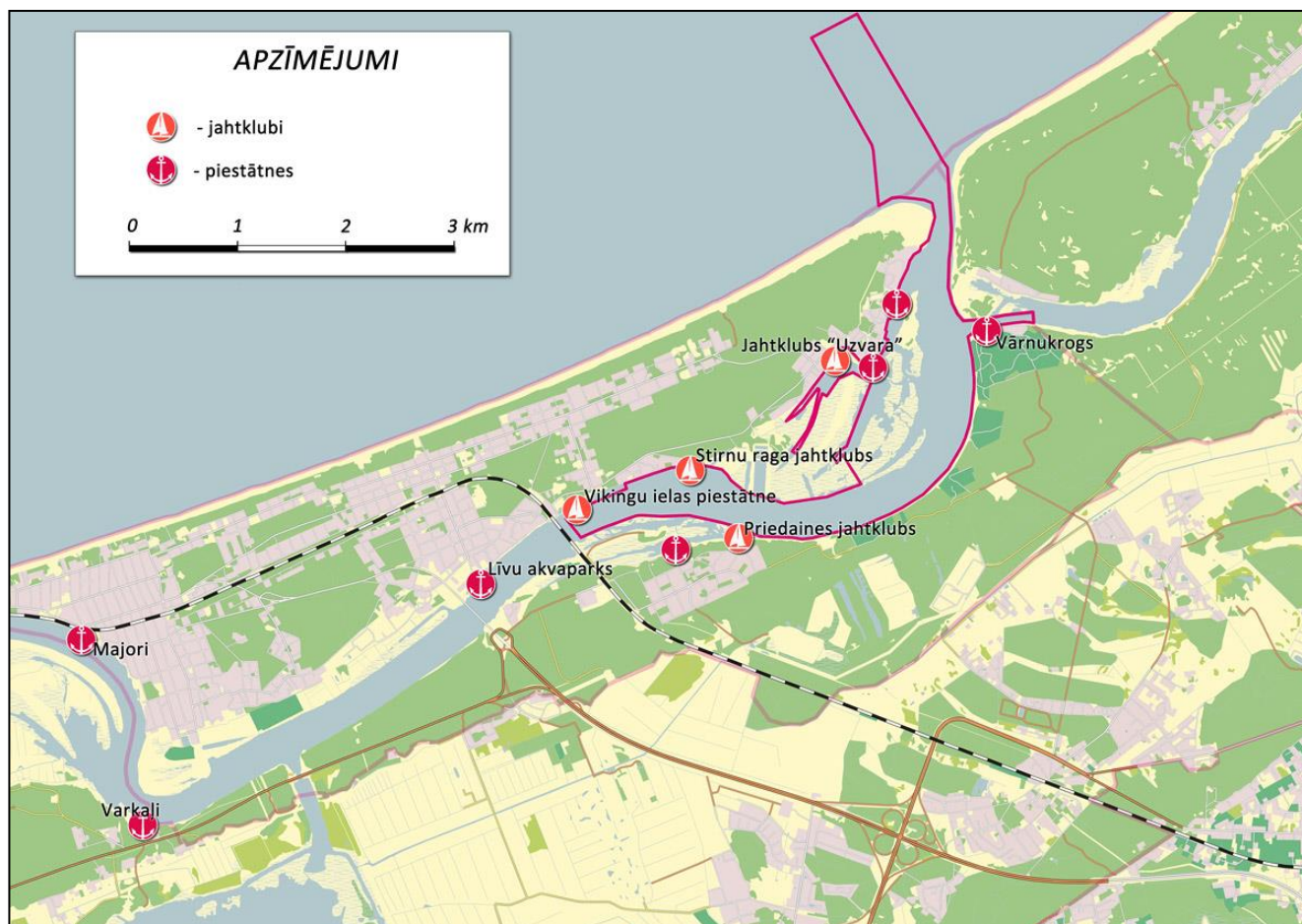
¹³ Ar klimata pārmaiņām saistīto hidroloģisko procesu patreizējā un potenciālā ietekme uz Rīgas pilsētas teritoriju. 2011.

¹⁴ Informācijas sagatavošanā izmantota informācija no Jūrmalas teritorijas plānojuma 2009. – 2022.gadam

Pa Buļļupi līdz Lielupei var nokļūt tikai nelielas jahtas, jo jahtu augstumu ierobežo elektropārvades līnija pāri Buļļupēi, kuras augstums ir 7 m.

Upi izmanto motorlaivas, airu laivas, kuteri. Saskaņā ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas datiem Jūrmalā reģistrēto mazizmēra kuģošanas līdzekļu skaits ir strauji palielinājies – laikā no 2006.gada līdz 2012.gadam to skaits ir palielinājies no 290 līdz 600 vienībām.

Lielupes krastos Jūrmalas pilsētas teritorijā izvietotas ap 20 (Jūrmalas ostas teritorijā – divas) laivu piestātnes (daļu no tām sk. 4.attēlā), kas pieder privātām personām, jahtklubiem un uzņēmumiem. Lielāko daļu upes krastmalas pilsētā aizņem aizsargājamās dabas teritorijas, piekraste ir applūstoša, daudzviet pieeju krastam ierobežo privātie zemes īpašumi.



4.attēls. Jahtklubi un piestātnes Jūrmalas ostas teritorijā un tās tuvumā¹⁵

Jūrmalas ostas darbības atjaunošana saistās ar būtiskiem ieguldījumiem – mola, aizsargbarjeras viļņlauža un krasta nostiprinājumu izbūvi, Lielupes grīvas gultnes padziļināšanu. Ostas savrupais novietojums un apgrūtinātā piekļūšana no sauszemes arī prasa investīcijas – Buļļuciema satiksmes organizācijas pārkārtošanu, jauna ceļa izbūvi, tostarp skarot arī dabas parka „Ragakāpa” teritorijas malu.

¹⁵SIA „NK Konsultāciju birojs” karte

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Jahtu piestātņu infrastruktūra

Šobrīd Jūrmalas pilsētā jahtu pietauvošanās iespējas nodrošina pavisam septiņas jahtu piestātnes, no kurām tikai divas atrodas Jūrmalas ostas teritorijā (sk. 3.tabulu). Vairākas piestātnes izmanto ostas akvatoriju, bet neatrodas ostas administratīvajā teritorijā.

3.tabula. Jahtu piestātnes Jūrmalā

Piestātne	Adrese	Jahtklubi	Pieejamie pakalpojumi
<i>Jūrmalas ostas teritorijā esošās jahtu piestātnes</i>			
Stirnu raga jahtklubs	Lāču iela 10c, Jūrmala	Stirnu raga jahtklubs	N/d
Jahtklubs „Uzvara”		Jahtklubs „Uzvara”	Dzeramais ūdens, elektrība.
<i>Jūrmalas ostas akvatorijā izmantojamās jahtu piestātnes</i>			
Vikingu ielas piestātne ¹⁶	Vikingu iela, Jūrmala	„Latvijas jahtklubs” (Vikingu iela 6); Jahtklubs „Simekss” (Vikingu iela 8); Latvijas motorjahtu klubs; „Vikings” (Vikingu iela 10); Ūdens sporta centrs „Lielupe” (Vikingu iela 4a).	Atkritumu apsaimniekošana, degviela, dzeramais ūdens, elektrība, jahtas izcelšana, remonts/mehāniķis, telefons, tualetes, jahtu mazgāšana, uzglabāšana ziemā, apsardze, taksometru pakalpojumi.
Priedaines jahtklubs ¹⁷	Upmalas iela 5, Jūrmala	Priedaines jahtklubs	Elektrība, dzeramais ūdens, tualete, telefons, meteorinformācija, diennakts apsardze.
<i>Aiz dzelzceļa tilta esošās jahtu piestātnes</i>			
Valtera raga osta ¹⁸	Salas pagasts, Upesplava, LV-2105. Jahtu osta atrodas Spuņciemā, Jūrmalaskrastā iepretim Valteriem		Osta piedāvā dažādas atpūtas iespējas, kā arī ir pieejams helikoptera nolaišanās laukums. Ostas teritorija tiek apsargāta 24 h diennaktī. Dziļums: 1,7 m (ostas ārējā teritorijā 4-5 m). Maksimālais jahtas garums: 15 m. Jahtu vietas: 32.
Ūdens sporta bāze ¹⁹	Pirms Druvciema (pie Slokas ielas), Jūrmala	Ūdens sporta bāze	Dzeramais ūdens, elektrība un tualetes. Piestātne nesniedz publiskus pakalpojumus.
Jahtkluba „Concept” piestātne ²⁰	„Concept” sporta centrs, Vienības prospekts 36, Jūrmala	Komfortabla un ērta piestātne kuteriem un ūdens motocikliem. Īslaicīgiem viesiem pieejama viesu piestātne. Darba laiks: katru dienu no plkst. 9:00 – 22:00.	Pakalpojumi: degviela, dzeramais ūdens, elektrība, izklaides vietas, jahtu izcelšana, laivu aprīkojums, remonts/mehāniķis, sabiedriskā ēdināšana, telefons, tualetes, treilera piebrauktuve, jahtu mazgāšana, uzglabāšana ziemā, apsardze, taksometru pakalpojumi.

Informācijas avots: www.seaclub.lv

Jahtklubos jahtu apkalpes locekļiem un pasažieriem tiek nodrošināta svarīgākā pamata infrastruktūra. Pašlaik Jūrmalas teritorijā ir aptuveni 50 jahtu, motorkuģu un laivu pietāšanas vietas. Visas šīs vietas ir aizņemtas, jahtklubos nav paredzētas piestātnes pilsētas viesu kuģiem.

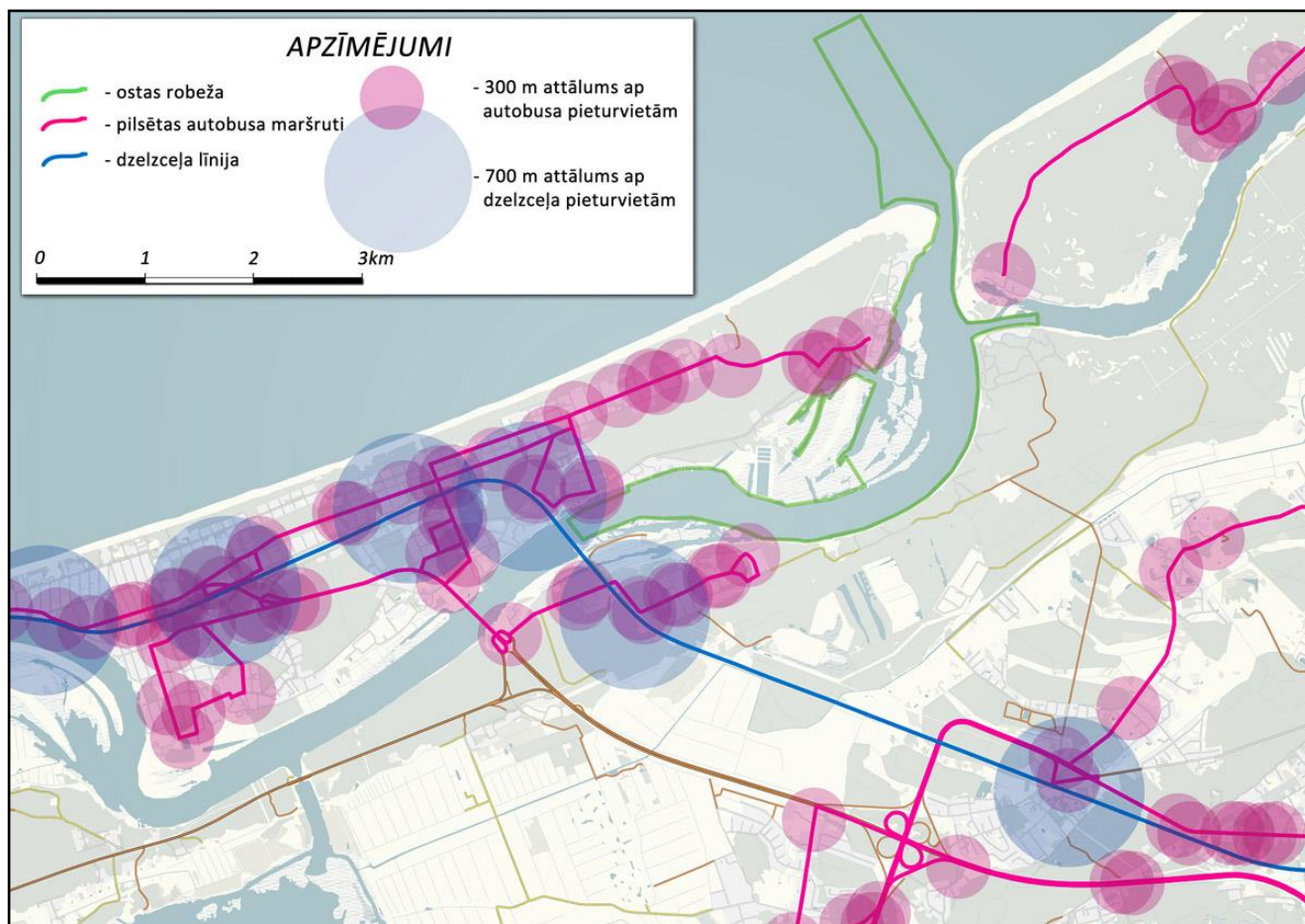
¹⁶ <http://www.seaclub.lv/jahtu-ostas/latvija/lielupe-vikingu-ielas-piestatne/>

¹⁷ http://lv.wikipedia.org/wiki/Priedaines_jahtklubs

¹⁸ <http://www.seaclub.lv/jahtu-ostas/latvija/valtera-raga-osta/>, <http://valteraragaosta.lv/>

¹⁹ <http://www.seaclub.lv/jahtu-ostas/latvija/lielupe-udens-sporta-baze/>

²⁰ <http://www.seaclub.lv/jahtu-ostas/latvija/lielupe-concept-piestatne/>, <http://www.concept.lv/public/>



6.attēls. Sabiedriskā transporta pieejamība Jūrmalas ostas tuvumā²²

Jūrmalai ir laba sasniedzamība ar Rīgu, Tukumu, starptautisko lidostu „Rīga”, Rīgas pasažieru ostu un starptautisko autoostu „Rīga”. Galvenais satiksmes virziens ir Rīga, jo liela daļa Jūrmalas pilsētas iedzīvotāju strādā un mācās Rīgā. Savukārt vasaras sezonā strauji pieaug atpūtnieku kustība no Rīgas uz Jūrmalu.

1.8.3. Cita infrastruktūra

Ostas teritorijā ir atsevišķas vietas, kurās tiek novietots autotransports. Izbūvētu autostāvvietu un velostāvvietu ostas teritorijā nav, tajā nav arī ēku.

1.9. Ostas darbības rādītāji

Ostas pārvaldes finanšu plānošana un finanšu līdzekļu veidošana tiek veikta atbilstoši Likumam par ostām, t.i. finanšu līdzekļu pieprasījums no Jūrmalas pašvaldības tiek balstīts uz tāmes projektu nākamajam gadam. Ostas darbība tiek finansēta no pašvaldības dotācijām, kas, atbilstoši ārvalstu pieredzei, ir normāla prakse nelielās jahtu ostās.

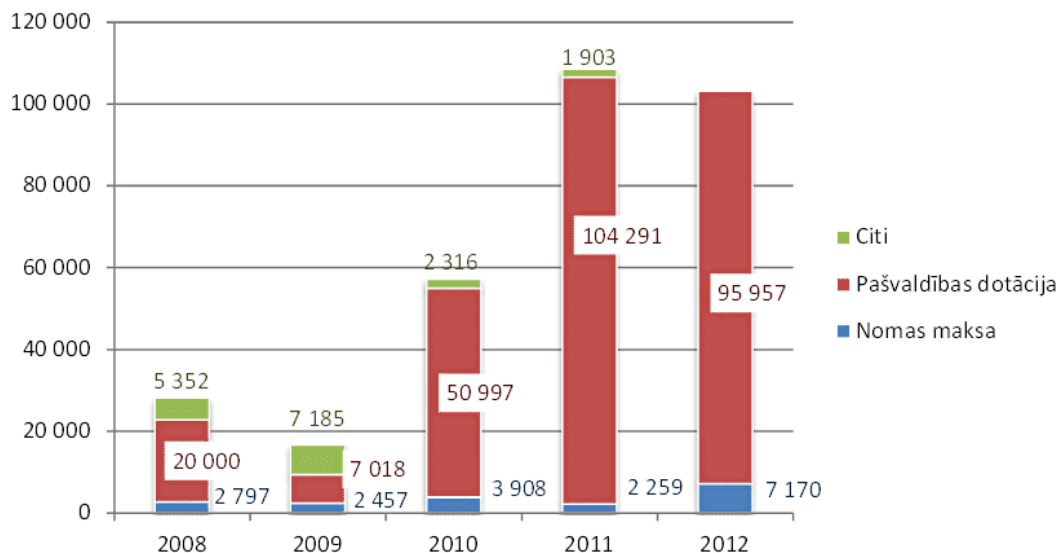
JOP nav īstermiņa un ilgtermiņa saistību.

²² SIA „NK Konsultāciju birojs” karte

1.9.1. Ostas pārvaldes ieņēmumi

JOP ieņēmumus veido zemes noma un pašvaldības dotācijas. Ostu maksas uz šo brīdi nav noteiktas, taču JOP ir noteikusi piestātnes maksu nomātajai piestātnei. Salīdzinoši aktīva saimnieciskā darbība JOP norisinās tikai no 2010.gada, kas arī atspoguļojas finanšu rādītājos (sk. 7.un 8.attēlu).

No 2013.gada JOP ieņēmumus veido arī piestātnes Tīklu ielā 10 iznomāšana viesu jahtām.

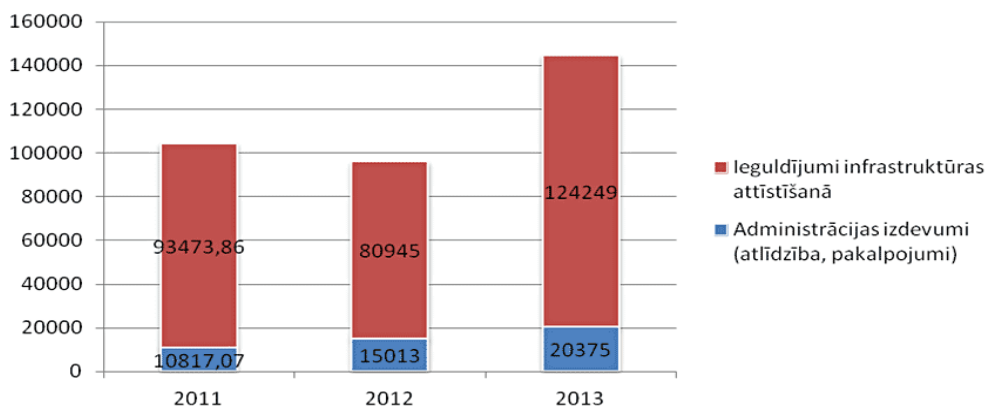


7.attēls. JOP ieņēmumi 2008.-2012.gads, LVL²³

No 2010.gada novērojams JOP ieņēmumu pieaugums, kas skaidrojams ar nepieciešamajiem infrastruktūras projektiem (skatīt nākamo sadaļu par JOP izdevumiem). 2013.gadā JOP ieņēmumi bija plānoti Ls 144 624 apmērā.

1.9.2. Ostas pārvaldes izdevumi

Ostas pārvaldes izdevumi pēdējo trīs gadu laikā būtiski pieauguši, ņemot vērā aktivitātes kas tiek īstenotas, lai sakārtotu ostas pamata infrastruktūru – padziļinot un tīrot kuģu ceļu, uzstādot navigācijas līdzekļus u.c. (sk. 8.attēlu).



8.attēls. JOP izdevumi 2011.-2013.gads, LVL²⁴

²³ Jūrmalas ostas pārvalde

²⁴ Jūrmalas ostas pārvalde.

2. ĀRĒJĀS VIDES ANALĪZE – TIRGUS UN TĀ ATTĪSTĪBA

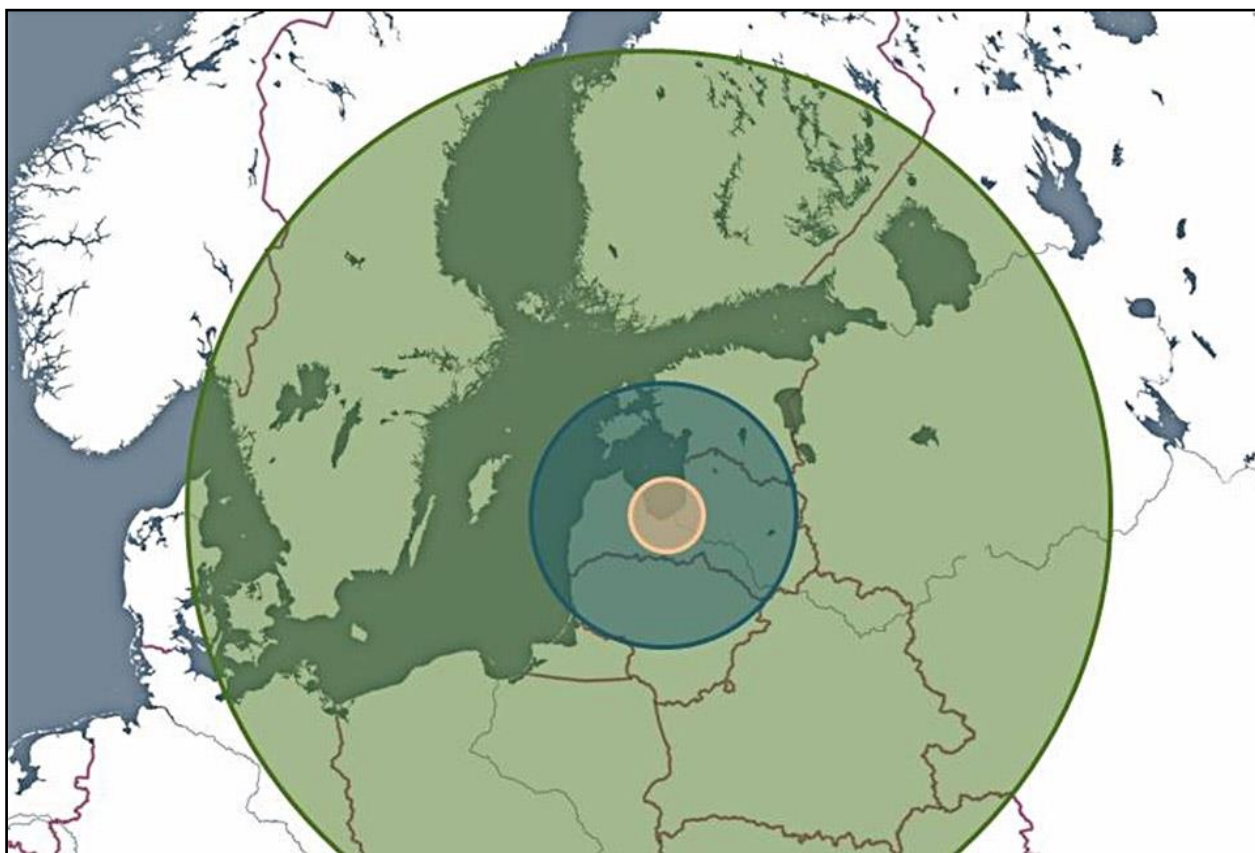
Ūdenstūrisms (t.sk. jahtu un laivošanas) ir vēsturiska un arvien lielāku popularitāti iegūstoša brīvā laika pavadīšanas aktivitāte Baltijas jūras valstīs. Atbilstoša infrastruktūra un augstāka ūdenstūrisma aktivitāte ir novērojama Baltijas jūras rietumu daļā – tādās valstīs kā Dānija, Zviedrija un Vācija, kamēr Baltijas jūras austrumu daļā, t.sk. Latvijā, vēl aizvien netiek izmantotas visas iespējas, lai veicinātu ūdenstūrisma attīstību.

Ārējā situācijas analīzes sadaļa raksturo kontekstu, kādā darbojas Jūrmalas osta. Nodaļas ietvaros ir analizēti reģiona sociālekonomiskie aspekti, kas attiecas uz ostas darbību un tālāko attīstību, kā arī ar Jūrmalas ostu saistītās tūrisma un brīvā laika pavadīšanas iespējas (jahtu/laivu tūrisms, amatierzveja, kuģīšu kruīzi, kā arī ūdenssporta aktivitātes). Šīm nozarēm ir būtiska nozīme turpmākā ostas attīstībā.

2.1. Ģeogrāfiskais konteksts

Analīzes ietvaros ārējās ekonomiskās vides ģeogrāfiskais konteksts ir noteikts ņemot vērā dažādus tirgus segmentus (piemēram, jahtu tūrisms, kuģīšu kruīzi, piekrastes makšķerēšana u.c.) un specifiskās apmeklētāju kategorijas un aktivitātes.

Jūrmalas ostas ģeogrāfiskās darbības areāls (sk. 10.attēlu) ietver Baltijas jūras reģiona²⁵ (BJR) valstis (ar tiešo pieeju pie Baltijas jūras), kuras ir Eiropas Savienības un Neatkarīgo valstu savienības dalībvalstis un kurām ir vēsturiski izveidojušās tirdzniecības attiecības un sadarbības tīkli.



²⁵ Baltijas jūras reģions ietver Dāniju, Igauniju, Somiju, Vāciju, Latviju, Lietuvu, Poliju, Krieviju un Zviedriju.

9.attēls. Jūrmalas ostas ģeogrāfiskās darbības areāli²⁶

Paplašinātā nozīmē Jūrmalas ostas ģeogrāfiskās darbības areāls aptver visu BJR, jo potenciālie jahtu ostu lietotāju vairākums nāk no valstīm, kurām ir tieša pieeja pie Baltijas jūras. Turklāt salīdzinoši zema iedzīvotāju blīvums un nepilnīga jahtu ostu infrastruktūra reģionālajā gadījumā izmaina tradicionāli noteikto jahtu/laivu pietauvošanās un/vai pārziemošanas ostas attālumu – rādiusā līdz 100 km. Vidējo Jūrmalas ostas ģeogrāfiskās darbības areālu nosaka Rīgas jūras līcis (ap to esošās valstis – Latvija un Igaunija). Tiešais ģeogrāfiskais darbības areāls (Jūrmalas reģions) ir noteikts, ņemot vērā apkārtējās un tūrisma aktivitātes 50 km rādiusā (t.sk., Jūrmalas, Rīgas un Jelgavas pilsētas).

2.2. Makroekonomiskās attīstības tendences reģionā

Galvenie makroekonomiskie rādītāji Baltijas jūras reģiona valstīs kopumā ir pozitīvi un uzrāda palielinājumu pēc 2008./2009.gada finanšu sektora un nekustamā īpašuma krīzes. Tomēr jāatzīmē, ka BJR pastāv divu līmeņu ekonomiskā attīstība (sk. 4.tabulu).

4.tabula. Galvenie BJR valstu makroekonomiskie rādītāji 2011.gadā²⁷

Valsts	Platība, km ²	Iedzīvotāju skaits (milj.)	IKP palielinājums (%)	IKP uz vienu iedzīvotāju, USD	Neto ārvalstu investīcijas, miljardi USD	Inflācija, %	Bezdarbs, %
Dānija	43 094	5,4	0,8	41 015	14,8	2,2	5,4
Igaunija	45 227	1,4	8,3	20 380	0,3	4,9	10,0
Somija	338 145	5,3	2,7	37 581	0,05	2,1	7,6
Vācija	375 021	82,5	3,0	39 414	40,4	1,7	7,9
Latvija	64 589	2,3	7,5	18 928	1,6	6,5	12,3
Lietuva	65 200	3,4	8,1	21 576	1,2	5,0	10,5
Polija	312 685	38,2	4,3	21 281	15,1	3,1	9,7
Krievija	17 075 400	143,2	4,3	21 358	52,9	10,0	7,0
Zviedrija	449 964	9,0	3,9	41 447	12,1	1,8	7,5

Avots: EconomistIntelligenceUnit, Swedbank, Starptautiskais valūtas fonds, Pasaules Banka

Tādās valstīs kā Dānijā, Zviedrijā, Somijā un Vācijā (bijušās ES15 valstis) iekšzemes kopprodukts (IKP) uz vienu iedzīvotāju ir viens no augstākajiem ES, bet tajās ir salīdzinoši lēna ekonomiskā izaugsme. Savukārt jaunās ES dalībvalstīs raksturo zemāks ekonomikas attīstības līmenis, bet ar strauju attīstību.

2.2.1. Ekonomikas attīstība

Baltijas jūras reģiona valstīs pēdējos gados kopumā ir uzrādījušas strauju ekonomikas augšupeju, ar izņēmumu 2008./2009.gadā, kad vispārējā ekonomiskā krīze skāra reģiona valstu ekonomiku īpaši smagi (sk. 5.tabulu). Ir jāatzīmē, ka salīdzinoši lēnajai apkārtējo tirgu attīstībai tuvākajos gados būs būtiska ietekme uz BJR valstu ekonomikas attīstību, kas radīs nepieciešamību pēc strukturālām un institucionālām izmaiņām ar mērķi paaugstināt valstu konkurētspēju un veicināt investīciju piesaisti reģionālās infrastruktūras attīstības projektu finansēšanai.

5.tabula. Reālā IKP palielinājums (%) BJR valstīs 2005.-2012.g.

Valsts	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (p ²⁸)	2014 (p)
Dānija	2,4	3,4	1,6	-0,8	-5,7	1,6	1,1	-0,5	0,7	1,7

²⁶ Karte: SIA „NK Konsultāciju birojs”

²⁷ Piezīme: inflācija un bezdarbs uzrādīta kā 2006. – 2011.gada vidējais rādītājs

²⁸ 2013. un 2014.gada prognozes no European Economic Forecast (Spring 2013)

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Igaunija	8,9	10,1	7,5	-4,2	-14,1	3,3	8,3	3,2	3,0	4,0
Somija	2,9	4,4	5,3	0,3	-8,5	3,3	2,8	-0,2	0,3	1,0
Vācija	0,7	3,7	3,3	1,1	-5,1	4,2	3,0	0,7	0,4	1,8
Latvija	10,1	11,2	9,6	-3,3	-17,7	-0,9	5,5	5,6	3,8	4,1
Lietuva	7,8	7,8	9,8	2,9	-14,8	1,5	5,9	3,7	3,1	1,6
Polija	3,6	6,2	6,8	5,1	1,6	3,9	4,5	1,9	1,1	2,2
Krievija	6,4	8,2	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3	3,4	3,3 ²⁹	n/d
Zviedrija	3,2	4,3	3,3	-0,6	-5,0	6,6	3,7	0,7	1,5	2,5

Avots: Eurostat, Russian Federation Federal State Statistics Service, European Economic Forecast

Īstermiņa prognozes (līdz 2014.gadam) rāda, ka vidējais IKP palielinājums reģiona valstīs būs 2,9-3,1% robežās, kas vēl aizvien būs zem vidējā reģiona līmeņa iepriekšējos gados (~4%). Ņemot vērā reģiona tuvumu Baltkrievijai, Krievijai un Ukrainai, BJR valstu ekonomikas ilgtermiņīgāku ekonomikas attīstību (3-3,5% robežās) varētu nodrošināt, attīstot augstākas pievienotās vērtības preču ražošanu un pakalpojumu sniegšanu.

Laikā no 2000.-2011.gadam vidējais IKP palielinājums Igaunijā bija 4,1%, savukārt Latvijā 3,8%. Abas valstis lielā mērā atkarīgas no eksporta un tūrisma, jo eksporta un vietējā pieprasījuma palielināšanās veicināja valstu ekonomikas attīstību pēc 2008./2009.gada ekonomikas krīzes. Tādējādi laika posmam no 2011.-2030.gadam vidējais IKP pieauguma temps Latvijā un Igaunijā tiek pieņemts 3,4% apmērā.

2.2.2. Inflācija, ārvalstu investīcijas un centrālās valdības parāds

Inflācijas pieaugums nozīmē ekonomikas attīstības palēnināšanos, pārtikas, preču un pakalpojumu cenu paaugstināšanos, kā arī nacionālās valūtas vērtības krišanos. BJR austrumu valstu ekonomikas vēsturiski cieš no augsta inflācijas līmeņa, kurš rada negatīvu ietekmi uz iekšējo pieprasījumu, samazina infrastruktūras attīstības projektu attīstību, jo palielinās kredītīdzekļu izmaksas, samazinot ieguldījumu atdevi, kā dēļ investori nesteidzas ar lēmumiem finansēt projektus. Tomēr pēdējos gados ir novērojami uzlabojumi un ir paredzams, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā, inflācijas līmenis nostabilizēsies (sk. 6.tabulu).

6.tabula. Inflācija (%) BJR valstīs 2005.-2012.g.

Valsts	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (p) ³⁰	2014 (p)
Dānija	1,8	1,9	1,7	3,4	1,3	2,3	2,8	2,4	1,1	1,6
Igaunija	4,1	4,4	6,6	10,4	-0,1	3,0	5,0	3,9	3,6	3,1
Somija	0,9	1,6	2,5	4,1	0,0	1,2	3,4	2,8	2,4	2,2
Vācija	1,5	1,6	2,3	2,6	0,3	1,1	2,1	2,0	1,8	1,6
Latvija	6,7	6,5	10,1	15,4	3,5	-1,1	4,4	2,3	1,4	2,1
Lietuva	2,6	3,7	5,7	10,9	0,0	5,8	4,1	3,1	2,1	2,7
Polija	2,1	1,1	2,4	4,3	3,8	2,7	4,2	3,7	1,4	2,0
Krievija	12,7	9,7	9,0	14,1	11,7	6,9	8,4	5,1	n/d	n/d
Zviedrija	0,5	1,4	2,2	3,4	-0,5	1,2	3,0	0,9	0,9	1,4

Avots: United Nations Economic Commission for Europe

Var prognozēt, ka tuvākajā nākotnē samazināsies pieejamais publiskais finansējums, tādēļ būs nepieciešamība piesaistīt privātās un ārvalstu tiešās investīcijas (ĀTI) ne tikai lielu infrastruktūras attīstības projektu īstenošanā, bet arī lai novērstu trūkumus darba tirgū un izglītības sistēmā, piemēram, paplašināt darba tirgu reģionos, attīstīt sadarbību starp izglītību un pētniecību u.c. Lai arī kopumā BJR valstu starpā ir cieša konkurence ĀTI piesaistē, investori vēl aizvien meklē tirgus ar straujāko ekonomikas izaugsmi. No pasaules kopējām ĀTI (1,5 triljonu USD) 2011.gadā, BJR valstīs tika ieguldīti gandrīz 140 miljardi USD, kas ir ~10%. Tas ir salīdzināms arī ar reģiona IKP daļu no pasaules IKP, kas ir nedaudz vairāk nekā 10%.

²⁹ http://rbth.ru/news/2013/02/26/world_bank_lowers_russian_2013_gdp_growth_forecast_to_33_percent_23266.html

³⁰ 2013. un 2014.gada prognozes no EuropeanEconomicForecast (Spring 2013)

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Reģiona valstu ĀTI īpatsvars no IKP vidēji ir zem 3% (sk. 7.tabulu). Ņemot vērā iedzīvotāju skaitu, liels izaugsmes potenciāls ir prognozējams tādās valstīs kā Krievija un Polija. Tomēr, ņemot vērā ES struktūrfondu finansējuma samazināšanos, arī Latvijai ir nepieciešamība piesaistīt ĀTI.

7.tabula. ĀTI īpatsvars no IKP (%) BJR valstīs 2005.-2011.g.

Valsts	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dānija	5,0	1,0	3,8	0,5	1,3	-2,4	4,4
Igaunija	20,6	10,7	12,4	7,3	9,6	8,4	1,2
Somija	2,4	3,7	5,1	-0,4	0,3	2,8	1,0
Vācija	1,7	1,9	2,4	0,2	0,7	1,4	1,1
Latvija	4,4	8,4	8,1	3,8	0,4	1,6	5,1
Lietuva	3,9	6,0	5,1	4,1	0,0	2,2	3,4
Polija	3,4	5,8	5,5	2,8	3,0	3,0	3,7
Krievija	1,7	3,0	4,2	4,5	3,0	2,8	2,8
Zviedrija	3,1	6,9	6,2	7,7	2,5	-0,3	2,7

Avots: United Nations Economic Commission for Europe

Parasti centrālās valdības parāda izteikšanu procentos no IKP izmanto investori, lai noteiktu valsts spēju veikt nākotnes maksājumus par aizņēmumiem, tādējādi ietekmējot valsts aizņemšanās izmaksas un valsts obligāciju peļņas likmes. Tādējādi šis rādītājs kopā ar tādiem faktoriem kā nodokļi, darbaspēks, algas, likumdošana u.c. tieši un netieši ietekmē investoru lēmumus par investīciju veikšanu.

2012.gadā BJR ietvaros vislabvēlīgākā centrālās valdības parāda attiecība pret IKP bija Igaunijā un Krievijā – attiecīgi 6,2% un 9,6% (sk. 8.tabulu). Turpretim Vācijā šī attiecība ir ļoti augsta – 80,4%.

8.tabula. Centrālās valdības parāda īpatsvars no IKP, 2005.-2012.g.

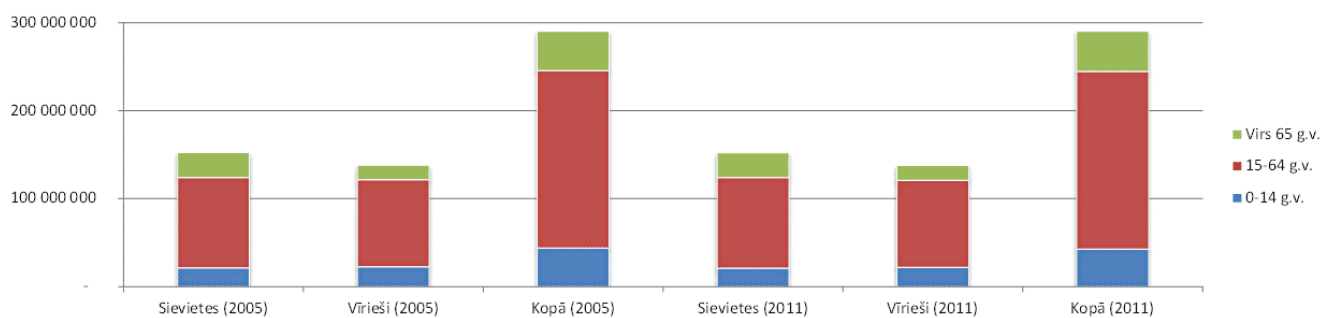
Valsts	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Dānija	45,1	37,8	32,1	27,5	33,4	40,7	42,7	46,4
Igaunija	5,0	4,6	4,4	3,7	4,5	7,2	6,7	6,2
Somija	44,4	41,7	39,7	35,2	33,9	43,5	48,6	49,0
Vācija	65,7	68,0	67,6	64,9	66,8	74,5	82,4	80,4
Latvija	14,9	12,4	10,7	9,0	19,8	36,9	44,4	41,9
Lietuva	19,4	18,4	18,0	16,9	15,5	29,3	37,9	38,5
Polija	45,7	47,1	47,7	45,0	47,1	50,9	54,8	56,2
Krievija	22,3	14,2	9,0	8,5	7,9	11,0	11,7	9,6
Zviedrija	50,3	50,4	45,0	40,2	38,8	42,6	39,4	38,4

Avoti: Eurostat, Russian Federation Federal State Statistics Service

Pārējās reģiona valstīs šī attiecība ir vidējā līmenī ar tendenci paaugstināties, kas jau tuvā nākotnē radīs grūtības piesaistīt ĀTI, tādējādi atliekot infrastruktūras attīstības projektu īstenošanu.

2.2.3. Iedzīvotāju skaita izmaiņas

Iedzīvotāju skaits BJR samazinās un līdzšinējās tendences ļauj prognozēt, ka turpmākajos 40-50 gados iedzīvotāju skaits reģionā samazināsies par 20%, īpaši ietekmējot Krieviju un Baltijas valstis. Šīs demogrāfiskās izmaiņas ir skaidrojamas ar nepārtraukto dzīves ilguma palielināšanos, zemo dzimstību un starpreģionālo migrāciju. Laikā no 2005. līdz 2011.gadam kopējais iedzīvotāju skaits reģionā samazinājās par vairāk nekā 412 000, no kuriem gandrīz ¾ bija vīrieši (sk. 10.attēlu).



10.attēls. Iedzīvotāju skaita izmaiņas BJR valstīs (pēc dzimuma), 2005.-2011.g.³¹

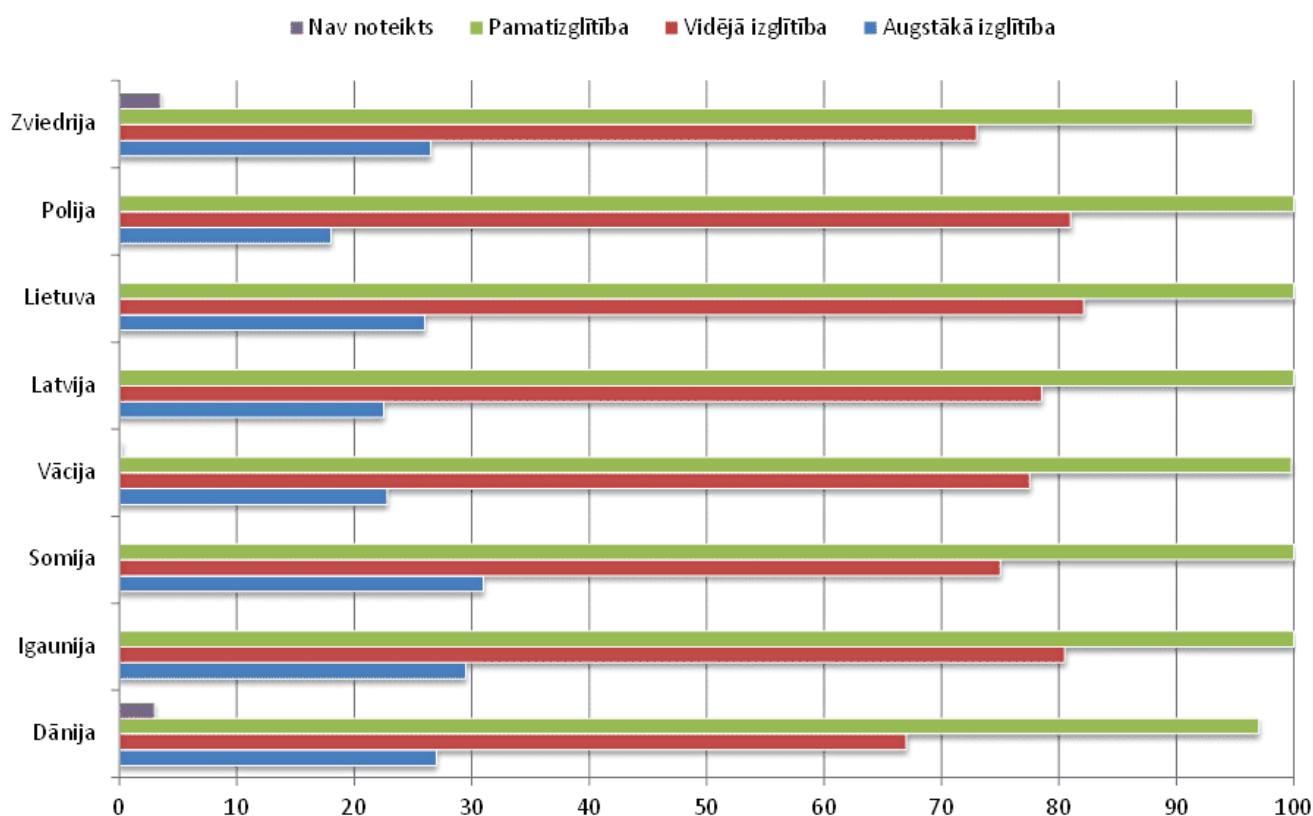
Dzimstības rādītāji visās Baltijas valstīs ir zem „saglabāšanās līmeņa”, kas vidēji ir 2,1³² bērns uz vienu sievieti reprodūktīvā vecumā. Salīdzinoši ar ES vidējiem (1,6) augsti dzimstības rādītāji ir Dānijā, Igaunijā, Somijā un Zviedrijā. Citās reģiona valstīs summārais dzimstības koeficients svārstās robežās no 1,31 līdz 1,54. Dzīves ilgums Dānijā, Somijā, Vācijā un Zviedrijā ir daudz augstāks nekā BJR austrumu daļas valstīs. Dzīves ilgums nepārtraukti palielinās kopš 90.gadu sākuma, galvenokārt pateicoties labākiem vides, nodarbinātības un uztura apstākļiem. BJR austrumu daļas valstu iedzīvotāju dzīves ilgums tuvojas rietumu valstu līmenim. Piemēram, 2000.gadā dzīves ilgums Igaunijā vīriešiem bija 65,1 gads un 76 gadi sievietēm, savukārt 2009.gadā šie rādītāji bija jau attiecīgi 69,8 gadi un 80,1 gads. Augstākais dzīves ilgums (81 gads abiem dzimumiem) ir Zviedrijā.

Galvenais priekšnoteikums, lai BJR nākotnē varētu konkurēt ar citiem reģioniem globālajā tirgū, ir nepieciešamība nodrošināt savu tehnoloģisko iespēju un inovāciju pielietojumu. Šo faktoru pielietojums ir tieši atkarīgs no kvalificēta darbaspēka pieejamības, kā arī pētniecības un attīstības aktivitātēm.

Iedzīvotāju skaits ar augstāko izglītību (augstākā līmeņa profesionālā un arodizglītība, augstskolu, universitāšu u.c.) Dānijā, Somijā, Zviedrijā, Igaunijā un Lietuvā ir augstāks nekā vidēji ES (sk. 11.attēlu).

³¹ Eurostat, Pasaules Banka

³² Summārais dzimstības koeficients – bērnu skaits uz vienu sievieti reprodūktīvā vecumā



11.attēls. Izglītības līmenis (%) no iedzīvotāju skaita 15-64.g.v., 2011.g.³³

Starptautiskajās valstīs Polijai un Baltijas valstīm³⁴ ir vislielākais iedzīvotāju īpatsvars, kuriem ir vidējā izglītība (visaugstākais rādītājs ir Lietuvā – 82,1%).

2.2.4. Darba tirgus

Iedzīvotāju migrācijai ir izšķiroša ietekme uz pārrobežu darba tirgus integrāciju Baltijas jūras reģionā. Tajā pašā laikā, demogrāfiskie procesi šajās valstīs ir atšķirīgi. Kamēr Baltijas valstis un Polija pēdējo 10 gadu laikā saskaras ar lielu iedzīvotāju emigrāciju, tad rietumu valstīs ir galamērķis šiem imigrantiem. Šī iedzīvotāju kustība raksturojas ar to, ka cilvēki migrē no valstīm ar zemu darba samaksu uz valstīm, kurās atalgojums ir augstāks (sk. 9.tabulu).

³³ Avots: Eurostat

³⁴ Igaunija, Latvija un Lietuva

9.tabula. Vidējā darba samaksa mēnesī BJR valstīs (USD), 2005.-2011.g.

Valsts	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dānija	4 544,2	4 751,1	5 333,4	5 944,7	5 871,6	5 691,3	6 091,3
Igaunija	642,0	754,6	992,2	1 213,4	1 167,4	1 113,6	1 227,7
Somija	3 205,7	3 343,9	3 791,6	4 220,5	4 133,0	4 068,1	4 424,1
Vācija	3 147,7	3 220,6	3 572,3	3 925,1	3 711,0	3 596,3	3 916,9
Latvija	440,9	547,7	780,7	968,7	910,3	848,6	n/a
Lietuva	493,0	580,6	755,1	906,8	801,4	744,1	n/a
Polija	791,4	841,1	987,3	1 240,2	980,3	1 067,1	1 146,8
Krievija	302,5	391,1	531,4	693,6	592,5	698,5	806,3
Zviedrija	3 241,1	3 396,6	3881,4	4 175,8	3 691,5	3970,1	4 536,7

Avots: United Nations Economic Commission for Europe

Iedzīvotāju skaita samazināšanās atstāj negatīvu ietekmi uz darba tirgu, kā rezultātā sāk trūkt kvalificēts darbaspēks un ilgtermiņā netiek izmantots viss ekonomiskās izaugsmes potenciāls. Turklāt augsts bezdarba līmenis (sk. 10.tabulu), īpaši BJR austrumu valstīs, liecina par strukturālā bezdarba risku, kuru var pārvarēt tikai ar valdības īstenotiem rīcības pasākumiem. Pietiekama darbaspēka esamībai ir būtiska loma turpmākajā BJR ekonomiskajā attīstībā. Tas ir arī cieši saistīts ar iedzīvotāju skaita izmaiņām darbaspējas vecuma grupā, kurš nākamajās desmitgadēs BJR samazināsies.

10.tabula. Bezdarba līmenis (%) BJR valstīs, 2005.-2012.g.

Valsts	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (p ³⁵)	2014 (p)
Dānija	4,9	4,0	3,6	3,5	6,1	7,8	7,6	7,5	7,7	7,6
Igaunija	8,1	6,0	4,5	5,6	14,1	17,0	12,5	10,2	9,7	9,0
Somija	8,5	7,8	6,7	6,4	8,3	8,8	7,8	7,7	8,2	8,0
Vācija	11,3	10,4	8,5	7,6	7,9	7,2	5,9	5,5	5,4	5,3
Latvija	9,0	7,0	6,1	7,8	17,6	18,9	16,2	14,9	13,7	12,2
Lietuva	8,4	5,7	4,4	5,9	13,9	17,9	15,3	13,3	11,8	10,5
Polija	18,0	14,1	8,9	7,2	8,3	10,0	9,7	10,1	10,9	11,4
Krievija	7,2	7,2	6,1	6,3	8,4	7,5	6,5	5,5	n/d	n/d
Zviedrija	7,6	7,1	6,1	6,3	8,5	8,9	7,8	8,0	8,3	8,1

Avoti: Eurostat, Pasaules Banka

2.3. Tūrisma un brīvā laika pavadīšanas sektora attīstība

Tūrismam ir nozīmīga loma darba vietu radīšanā un IKP paaugstināšanā, kā arī tas rada būtiskus sociālos labumus attiecībā uz:

- kultūras mantojumu,
- valsts tēlu,
- uzlabojumiem kultūras kopienās,
- uzlabojumiem dzīves kvalitātē, kas savukārt veicina valsts konkurētspēju.

Jūras tūrisms darbojas kā ārvalstu valūtas pelnītājs ar mazāku negatīvo ietekmi uz vidi, salīdzinot ar citām vadošajām industrijām, bez tam tūrisms rada platformu, kas veicina vietējo ekonomiku atpazīstamību uzņēmējdarbībai un finanšu investīcijām.

³⁵ 2013. un 2014.gada prognozes no European Economic Forecast (Spring 2013)

Nodaļas ietvaros tiek raksturota tūrisma nozare kontekstā ar Jūrmalas ostas attīstību un tūrisma attīstības perspektīvas vairākos līmeņos:

- Baltijas jūras reģions,
- Rīgas jūras līča reģions,
- Rīgas un Jūrmalas reģions, t.sk. sniedzot ieskatu par tūrisma objektiem Rīgā un Jūrmalā, kas varētu būt interesanti no Jūrmalas ostas apmeklētāju viedokļa.

2.3.1. Baltijas jūras reģions

Baltijas jūras reģiona valstu tūrisma nozares rādītāji

Potenciālo pieprasījumu un iespējamo piedāvājumu tūrisma nozarē galvenokārt rada šādu faktoru kopums: (1) pievilcība, (2) ērtības, komforts, (3) pieejamība no reģiona puses kļūst par galamērķi, (4) prasmes, kompetence, (5) motivācija ceļot uz prasīto pusi.³⁶ Tas attiecas arī uz mantojuma tūrismu Baltijas jūras reģionā.

Pēc Eurostat datiem, 2011.gadā Baltijas jūras reģionu apmeklēja 72 miljoni tūristu (~33% palielinājums kopš 2002.gada), pavadot reģionā 190 miljonus naktis (20% palielinājums kopš 2002.gada). No tūrisma piedāvājuma puses Baltijas jūras reģionā ir gandrīz 20 000 tūrisma uzņēmumu (5% palielinājums kopš 2002.gada) ar 2,5 miljoniem gultas vietu (8% palielinājums kopš 2002.gada).³⁷ Kopumā statistika par Baltijas jūras reģiona valstīm uzrāda pozitīvas tūrisma tendences, pieaug tūristu skaits, tūrisma mītnu skaits, nakšņojumu skaits, taču ņemot vērā faktu, ka klimatiskie apstākļi pasaulē mainās, un tūristu iecienītās valstīs, tādās kā Spānija, Itālija, Francija u.c., vasarā klimats kļūst arvien karstāks un grūtāk panesams, paredzams, ka palielināsies tendence izvēlēties Ziemeļeiropu kā ceļojuma galamērķi, līdz ar to arī paredzams tūristu skaita palielinājums Baltijas jūras reģiona valstīs, kas ir būtiski arī Latvijai.

Salīdzinot ar pārējām Baltijas valstīm lielākais tūristu skaits 2011.gadā ir Igaunijā, kur lielākoties viesojas Somijas tūristi. Analizējot uzturēšanās ilgumu 2011.gadā, visilgāk tūristi kopumā uzturējušies Dānijā – 4,5 dienas, savukārt vismazāk Somijā – 1,8 dienas. Vācijā tās ir 2,3 dienas, Igaunijā – 1,9, Lietuvā – 2, Zviedrijā – 2, Polijā – 2,6 un Latvijā – 2 dienas. **Skatoties Latvijas kontekstā, visilgāk tūristi uzturas Jūrmalā – vidēji 3,5 dienas.** Šāda tendence ir skaidrojama ar to, ka pilsētā ir attīstīts veselības un darījumu tūrisms. Dati par gultasvietām tūrisma mītnēs Baltijas jūras reģionā 2011.gadā uzrāda, ka Latvija ir pēdējā vietā, lai gan Latviju apmeklējošo tūristu skaits palielinās.

Baltijas jūras reģiona tūrisma tendences ir jāskata vienoti ar Eiropas Savienības valstu tūrisma tendencēm, un šajā griezumā dati apliecina, ka ES dalībvalstu iedzīvotāji lielākoties izvēlas apmeklēt piekrastes reģionus, tai skaitā Baltijas jūras reģionu, un šī tendence palielinās. Palielinās tūristu skaits vietās, kur piekrastes zonās ir attīstīta moderna tūrisma infrastruktūra, tāpat palielinās tendence, ka tūristi izvēlas individuālus braucienus un ekonomiski situēti cilvēki, kuriem ir jahtas, izvēlas ceļojumus, kuros var saplānot pieturvietas labiekārtotās jahtu ostās.

Tūristu sadalījums pa tūrisma mītnu veidiem

Eiropas Savienības 27 dalībvalstīs 2011.gadā kopā tūristi viesnīcās, kempingos un citās tūristu mītnēs ir pavadījuši 2,44 miljardu naktis; 57,3% bija pašmāju (vietējie) tūristi. Tūrisms ES bieži ir koncentrēts piekrastes reģionos.³⁸ Viesnīcās reģistrēto nakšņojumu skaits laikā no 2009. līdz 2011.gadam palielinājies vidēji par 4% gadā, kas liecina

³⁶ Baltijas jūras tūrisma komisija

³⁷ Baltijas jūras tūrisma komisija

³⁸ Eurostat

par nozares attīstību. ES-27 kopumā vidējais uzturēšanās ilgums kempingos sastādīja 4,9 diennaktis 2011.gadā (izņemot Īriju, Grieķiju, Luksemburgu un Maltu), salīdzinot viesnīcās – 2,5 nakts.³⁹

Tūrisma ietekme uz ekonomiku

2011.gadā kopējais tūrisma ieguldījums Baltijas jūras reģiona IKP bija 267 miljardi EUR.⁴⁰ Baltijas jūras reģiona valstu starpā tūrisma nozares ieguldījums IKP būtiski atšķīrās – Igaunijā tas bija 13%, Latvijā 7,7% un Lietuvā tikai 4%. Baltijas jūras reģionā tūrisma nozarē ir 7,8 miljoni darba vietu. Starp šī reģiona valstīm ir novērojamas atšķirības tūrismā nodarbinātā darbaspēkā īpatsvarā – Igaunijā tie ir 12%, Lietuvā 4% un Latvijā 2,7%⁴¹ no kopējā nodarbināto skaita.

Tūristu tēriņi Baltijas jūras reģionā

Pēc naudas apjoma, ko 2010.gadā ārzemju tūrists vidēji atstājis Latvijā, redzams, ka Latvija Eiropā ieņem zemo 38.vietu (skatīt 11.tabulu). Tūristu ikdienas tēriņi Latvijā ir gandrīz divas reizes mazāki kā vidēji Eiropā (665 EUR), tā arī tūristu tēriņi vidēji uz vienu iedzīvotāju ir 2 reizes mazāki kā vidēji Eiropā (434 EUR). Lai ārvalstu tūristi Latvijā atstātu vairāk naudas, ir jāveido labāks servisa līmenis, jāattīsta dažādi tūrisma produkti un veidi, kuriem ir ģeogrāfiski labs izvietojums un pieejami dabiskie resursi, kā ūdens, jahtu tūrisms.⁴²

11.tabula. Tūristu tēriņi (EUR) BJR valstīs, 2010.g.

Baltijas jūras reģiona valsts	Vieta (Eiropas valstu grupā)	Kopējie ārvalstu tūristu tēriņi valstī (EUR, miljardos) 2010.gadā	Viena tūrista vidējie tēriņi valstī (EUR)	Tūristu tēriņi uz vienu valsts iedzīvotāju (EUR)
Zviedrija	2.	8,66	1 748	926
Vācija	9.	27,09	1 008	331
Norvēģija	16.	3,73	784	751
Lietuva	25	0,85	636	275
Somija	28.	2,19	598	408
Polija	29.	7,38	591	193
Dānija	33.	4,28	470	769
Igaunija	36.	0,84	394	624
Latvija	38.	0,50	364	223
Krievija	40.	7,02	346	49

Avots: UNWTO ziņojums Pasaules tūrisma barometrs

Jebkurai Baltijas jūras reģiona valstij ir būtiski palielināt ārvalstu tūristu tēriņus, tam nepieciešama tūrisma nozares servisa kvalitātes regulāra paaugstināšana, unikālu tūrisma produktu attīstīšana, nišas produktu veidošana un virzīšana tirgū, ņemot vērā katras Baltijas jūras reģiona valsts ģeogrāfisko novietojumu, tradīcijas, vēsturi, dabas, kultūras mantojumu un resursus.

2.3.2. Rīgas jūras līča reģions (Latvija un Igaunija)

Tūrisma statistika

Salīdzinot Latviju un Igauniju, tūristu skaits Igaunijā ir ievērojami lielāks, kas skaidrojams ar vēsturisko saikni, sadarbību un kontaktiem ar galveno tūrisma mērķa tirgu – Somiju. Savukārt tūristu skaita palielinājuma intensitāte ir augstāka Latvijā, kas aktīvi pēdējos gados ir strādājusi ar saviem tūrisma mērķa tirgiem – Krieviju, Ziemeļeiropu, Vāciju, Igauniju un Lietuvu (sk. 12.tabulu).

³⁹ Eurostat

⁴⁰ World Travel & Tourism Council.

⁴¹ Baltijas jūras tūrisma komisija

⁴² UNWTO ziņojums Pasaules tūrisma barometrs.

12.tabula. Tūristu skaits tūrisma mītnēs Igaunijā un Latvijā

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Igaunija								
Tūristu skaits visās tūrisma mītnēs (milj.)	1,9	2,1	2,3	2,3	2,4	2,1	2,4	2,7
Tūristu skaita pieaugums pret iepriekšējo gadu (%)	+23,1	+7,8	+9,0	+3,7	+1,5	-9,7	+14,3	+12,5
Latvija								
Tūristu skaits visās tūrisma mītnēs (milj.)	0,9	1,2	1,3	1,5	1,6	1,1	1,3	1,6
Tūristu skaita pieaugums pret iepriekšējo gadu (%)	+18,7	+28,1	+15,3	+11,8	+4,6	-28,4	+18,2	+23,1

Avots: Eurostat

Analizējot datus par apmešanās vietām, tie ir salīdzinoši līdzīgi – gan Latvijā, gan Igaunijā 89% tūristu ir apmetušies viesnīcās, 4-5% kempingos un 6-7% citās tūristu mītnēs. Procentuālais sadalījums starp vietējiem un ārvalstu tūristiem arī ir identisks – 33% vietējie tūristi un 67% ārvalstu tūristi.⁴³ Būtiskas atšķirības novērojamas tūristu ģeogrāfiskajā struktūrā (sk. 13.tabulu).

13.tabula. Tūristu izcelsmes valstis, 2012.g.

Valsts	Tūristi Igaunijā, %	Tūristi Latvijā, %
Somija	29	5
Krievija	9	14
Vācija	4	7
Zviedrija	3	3
Latvija	4	33
Lietuva	2	6
Igaunija	34	5
Norvēģija	2	4
Lielbritānija	2	2
Itālija	1	1
Polija	1	1

Avots: www.visitestonia.com un www.csb.gov.lv

Gultasvietu skaits Latvijā 2011.gadā (35 745) bija par 30% mazāks, kā Igaunijā (51 482). No vairāk dienu ārvalstu ceļotājiem, kas 2012.gadā šķērsoja Latvijas valsts robežu, tikai 13% izmantoja jūras transportu, salīdzinot ar citiem veidiem. Tas ir zems rādītājs, un Latvijai kopumā ir liels potenciāls to attīstīt.⁴⁴

Tūrisma galamērķi

Flash Eurobarometer 334 ir identificējis, ka 18% (44 milj.) no visiem ES-27 valstu iedzīvotājiem galvenais iemesls, lai dotos brīvdienās 2011.gadā bija „daba (kalni, ezeri, ainava u.c.)” un 2011.gadā 0,4% (0,2 milj.) no ES-27 dabas motivētiem ceļotājiem devās uz Igauniju uz vismaz četrām naktīm. 19% no 0,8 miljoniem ES-27 valstu pilsoņu, kuri devušies uz Igauniju 2011.gadā, galvenais iemesls, lai dotos atvaļinājumā bija „daba (kalni, ezeri, ainavas u.c.).”⁴⁵

⁴³ Eurostat

⁴⁴ www.csb.gov.lv

⁴⁵ Eurostat

0,4% (0,18 milj.) no Eiropas Savienības ceļotājiem galvenā motivācija, lai dotos uz Latviju 2011.gadā vismaz uz četrām naktīm, bija daba. 24% no 0,8 miljoniem ES-27 valstu iedzīvotāju, kas ceļoja uz Latviju 2011.gadā, galvenais iemesls, lai dotos atvaļinājumā bija „daba (kalni, ezeri, ainavas u.c.).”⁴⁶

Šis rādītājs gan Igaunijā (19%), gan Latvijā (24%) ir pietiekoši augsts un tam ir tendence palielināties, jo abās valstīs ir plašas aizsargājamās dabas teritorijas, tāpat tūrisma galamērķos tiek attīstīts saudzīgs eko un aktīvais tūrisms. Ir visi priekšnoteikumi, lai, attīstot ūdens tūrismu un jahtu tūrismu, tas tiktu darīts sabalansēti un ilgtspējīgi, ievērojot videi draudzīgas infrastruktūras attīstību.

Tūrisma ietekme uz ekonomiku⁴⁷

Kopējais ieguldījums IKP no tūrisma nozares Igaunijā sastāda 12,7%, savukārt Latvijā 7,7%. Tie ir pietiekami augsti rādītāji, kas apliecina šīs nozares būtisko lomu kopējā ekonomikā. Tūrisma nozarē un ar to saistītajās nozarēs strādājošo skaits Igaunijā veido 12,4% (73 000 darba vietu) un Latvijā 2,7% (70 000 darba vietu). Ņemot vērā tendences, tiek plānots, ka Igaunijā šis skaits 2022.gadā samazināsies līdz 64 tūkstošiem, savukārt Latvijā pieaugs līdz 82 tūkstošiem strādājošo, tas ir skaidrojams ar tūristu skaita pieaugumu, jaunu tūrisma mītņu būvniecību un jaunu tūrisma produktu attīstību.

Investīcijas tūrisma sektorā Igaunijā uz 2011.gadu sastādīja 6,5% no kopējām investīcijām (0,2 miljardi *euro*), tiek prognozēts neliels pieaugums 2022.gadā sasniedzot 0,3 miljardus *euro*.

Latvijā investīcijas tūrisma sektorā sastāda 123,7 milj. latu, t.i. 4,7% no kopējā investīciju apjoma, tiek prognozēts pieaugums – investīcijas šajā nozarē 2022.gadā varētu veidot 269,7 milj. latu.

Analizējot atsevišķi, cik lielu lomu tūrisma nozare spēlē katrai valstij, Igaunijai un Latvijai šīs nozares ir ļoti būtiskas, jo abās valstīs tūrisms sniedz lielāko ieguldījumu IKP, savukārt raugoties uz nodarbināto personu skaitu tūrisma nozarē pirmo vietu ieņem Dānija, kurai seko Igaunija un Latvija. Tas vēlreiz apliecina, ka tūrisma nozare Latvijai un Jūrmalai ir nozīmīga un prioritāra.

Igaunijas ūdens resursi un esošā ūdens tūrisma infrastruktūra

Igaunijā atrodas 1500 ezeru, lielākais no tiem Peipusa ezers. 200 dabiskas upes, lielākās upes ir *Vohandu*, *Parnu*, *Poltsamaa*. 3 793 km tās krasta līnijā atrodas šaurumi, līči un ostas. Igaunijas ziemeļu krastu veido iespaidīgi glinta⁴⁸ kaļķakmens atsegumi.

Igaunijas lielākās salas Sāremā, Hijumā un Muhu ar cietzemi savieno regulāra un ērta prāmju satiksme, tās ir ļoti iecienījuši igauņu un ārzemju tūristi to unikālās kultūras, arhitektūras, dabas un salinieku neparastā dzīvesveida dēļ.

Uz Sāremā, Hijumā, Kihnu un Ruhnu salu regulāri lido lidmašīnas, bet uz citām apdzīvotajām salām, kas atrodas netālu no cietzemes, var nokļūt ar nelieliem kuģīšiem vai ziemā – pa ledus ceļu. Sāremā un Muhu ar krastu savieno Virtsu–Kuivastu prāmja maršruts. Hijumā ar cietzemi savieno prāmja maršruts Rohukula–Heltermā. Rohukula osta atrodas netālu no piejūras kūrortpilsētas Hāpsalu, kurā ir attīstīta tūrisma infrastruktūra.

Uz salām atrodas muižas, teātri un muzeji, golfs, kūrortviesnīcas, spa centri un viesu mājas, kempingi, hosteļi, lauku mājās ierīkotas viesu istabas. Uz salām var doties vērot putnus, izstaigāt kadiķu audzes un mežonīgos jūras krastus, makšķerēt, kā arī izmantot plašo veselības tūrisma piedāvājumu.

⁴⁶ Eurostat

⁴⁷ Eurostat

⁴⁸ Arī Baltijas klints, augsta kaļķakmens klints Igaunijas ziemeļu daļā.

Igaunijas piekrastes līnijā atrodas zvejnieku ciemati, neskartas pludmales, spa kūrorti, kā Hāpsalu un Pērnavā, jahtu piestātnes un lielākas ostas. Laba regulāra, ērta prāmju satiksme starp Somijas un Igaunijas galvaspilsētām Helsinkiem un Tallinu, kas nodrošina regulāru un ievērojamu somu tūristu plūsmu uz Igauniju.⁴⁹

Latvijas ūdens resursi un esošā ūdens tūrisma infrastruktūra

Latvijas pludmale ir vairāk nekā 550 km gara. Baltijas jūras piekrastē izveidojušās modernas ostas, tai skaitā Liepājas, Ventspils un Rīgas ostas, kā arī tādas mazās ostas, kā Salacgrīva, Roja un Jūrmalas kūrorts, bet vientulīgos piekrastes nostūros joprojām saglabājušies senī zvejniekciemi.

Baltijas jūras piekraste ir ļoti dažāda. Rietumkurzemē tā ir visai mežonīga, jo tikpat kā nav civilizācijas skarta. Ilgajos PSRS režīma gados jūras piekraste šajā Kurzemes daļā bija slēgta teritorija, kas mūsdienās atstājusi iespaidīgu militāro mantojumu. Savukārt Jūrmala Rīgas jūras līcī ir viens no populārākajiem un modernākajiem Baltijas kūrortiem.

Baltijas jūras piekrastē interesi izraisa senī lībiešu ciemi, 16 metrus augstais stāvkrasts Jūrkalnē, mazās zvejnieku ostas Rīgas jūras līča piekrastē un plašās, smilšainās pludmales ne tikai Jūrmalā, bet arī, piemēram, Vecāķos un Saulkrastos. Kaltenē, Tūjā un Ovišos liedags ir akmeņains, bet Ainažu pusē var iepazīties ar unikālajām randu jeb piejūras pļavām.

Latvijas jūrmalas piekrastes infrastruktūra, kā tūrisma mītnes, restorāni, glābšanas stacijas, Zilā karoga pludmales, ļauj nodarboties ar ekstrēmā sporta veidiem – burāšanu, sērfošanu, kaitošānu u.c. Baltijas jūras piekrastē spilgtus iespaidus gūs gan neskartas dabas meklētāji, gan kultūrvēsturisko tradīciju cienītāji, gan arī militārā mantojuma interesenti.

Gan Latvijā, gan Igaunijā ir privāti jahtklubu, kuros vasarā noenkurojas vietējo un ārvalstu tūristu jahtas. Ir jahtklubu, kuri iznomā jahtas un citu ūdens inventāru.

Kopsavilkums par Rīgas jūras līča tūrisma situāciju

Kopsavilkums par esošo tūrisma situāciju Rīgas jūras līča reģionā ir sniegts 14.tabulā.

14.tabula. Kopsavilkums par Rīgas jūras līča tūrisma situāciju

Joma		Igaunija	Latvija
Tūristu un valsts iedzīvotāju attiecība	+	Igaunija ir 10.vietā Eiropa pēc tūristu skaita attiecības pret valsts iedzīvotājiem.	
	-		Latvija tikai 26.vietā
Peldvietas	+	No 1998.gada Zilais karogs katru gadu tiek piešķirts Romasāres ostai.	Vairāk Zilā karoga statusa ostu un peldvietu piekrastē – uz 2012.gadu tāds bija 12 pludmalēm, turklāt novērojama tendence palielināties. Tā ir būtiska priekšrocība piesaistot tūristus, kuriem patīk piekraste un atpūta uz ūdens.
	-	Igaunijas peldvietām zilā karoga statuss nav piešķirts. Igaunijā pludmales lielākoties ir akmeņainas.	
Ostu un jahtu tūrisma mārketinga	+	Igaunijas valsts veiksmīgi īsteno valsts tūrisma mārketingu reklamējot un pozicionējot ostu tūrisma	

⁴⁹ www.visitestonia.com un www.latvia.travel

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

		potenciālu un iespējas, jahtu tūrismu un veidojot un attīstot ūdens tūrisma maršrutus.	
	-		Līdz šim kopumā raugoties uz Latvijas tūrisma attīstību dažādos tūrisma veidos, var teikt, ka jahtu tūrisms ir bijis zemu novērtēts, ar neiezīmētiem jahtu ūdens tūrisma maršrutiem, neattīstītu jahtu ostu infrastruktūru, ja salīdzinām ar Poliju un Vāciju. Tam ir liels potenciāls.
Prāmju satiksme	+	Labi attīstīta prāmju satiksme ar Somiju, Krieviju un starp valsts salām.	(+ un -) Salīdzinoši vāji attīstīta, maz reklamēta (maršruti no Rīgas uz Stokholmu un uz Lībeku, no Ventspils uz Trāvēmundi un uz Nīneshamnu, no Liepājas uz Trāvēmundi).
	-		
Dabas resursi, tīrība un ekoloģiskie faktori	+		Latvija ir otra zaļākā valsts pasaulē aiz Šveices. ⁵⁰
	-	Igaunija šajā sarakstā ieņem 54.vietu.	
Ostas, to infrastruktūra	+	Igaunijā ir lielas un mazas ostas, vairāk orientētas uz tūrisma nozari. Jahtu ostas un pietātnes ar ļoti labu infrastruktūru, vienas no labākajām Ziemeļeiropā.	(+ un -) Reģionālās un starptautiskās nozīmes ostas Latvijā ir vairāk nekā Igaunijā, bet tās ir vairāk orientētas uz apjomīgiem kravu un pasažieru pārvadājumiem nevis tūrismu, taču ir liels izaugsmes potenciāls.
Ūdens ceļu satiksme, navigācija	+	Igaunijā ir sakārtota ūdens navigācijas sistēma, starptautiski iezīmēti ceļi, ūdens tūrisma maršruti	
	-		Latvijā salīdzinoši maz sakārtots.
Ostu pasažieru skaits	+	Igaunija 2011.gadā apkalpoja 11,84 miljonus ostas pasažieru.	
	-		Latvija apkalpoja 0,786 miljonus ostas pasažieru, kas ir ievērojami mazāk.
Kopējie ārvalstu tūristu tēriņi	+	Igaunijā ārvalstu tūristu tēriņi 2010.gadā bija 815 miljoni EUR (~390 EUR no viena tūrista)	
	-		Savukārt Latvijā tikai 475,1 miljoni EUR (363 EUR no viena tūrista)

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” apkopojums

Analizējot Baltijas valstu tūrisma piedāvājumu, var konstatēt vairākas kopīgas iezīmes. Kā parāda TAVA veiktās ārvalstu tūristu aptaujas, tūristus, kuri apmeklē visas Baltijas valstis, piesaista autentisks kultūras mantojums, neskarta daba un nepiesārņotā vide. Nozīmīgs faktors ir tas, ka Baltijas valstīs nav daudz tūristu (masu tūrisma) un ir droši. Turpretim, tūristiem, kuri apmeklēja Latviju kā vienīgo Baltijas valsti, autentiskais kultūras mantojums, cilvēku neskartā daba un nepiesārņotā vide bija mazāk svarīgi faktori, taču svarīgākais Latvijas apmeklējuma kritērijs bija vietējo iedzīvotāju viesmīlība. No tā var secināt, ka Latvija tikai ar tās kultūras un dabas resursiem nevar konkurēt ar pārējām Baltijas valstīm, taču tā var radīt konkurences priekšrocības ar gudru un ilgtspējīgu šo resursu izmantošanu tūrisma piedāvājuma veidošanā, kas ir pielāgots mūsdienu tūristu vajadzībām.⁵¹

⁵⁰ EPI pētījums Vides snieguma Indekss

⁵¹ Latvijas tūrisma mārketinga stratēģija 2010.-2015.gadam

2.3.3. Rīgas un Jūrmalas reģions

Tūristu statistika Rīgā un Jūrmalā

Rīga un Jūrmala ir nozīmīgākie tūrisma galamērķi Latvijā. No tūristu nakšņojumu kopējā skaita 2012.gadā, kas sastādīja 3,5 miljoni nakšņojumu, 59,9% bija Rīgā un 12,6% Jūrmalā, kas kopā sastādīja vairāk nekā 71% no visiem nakšņojumiem Latvijā.

2012.gadā Rīgā tūristu skaits sasniedza 971 728 personas. Kopējais nakšņojumu skaits ir bijis 2 109 564, kas salīdzinot ar 2011.gadu ir par 7,3% vairāk. Vidējais tūristu uzturēšanās ilgums Rīgā 2012.gadā bija 2,11 nakts.

Savukārt, 2012.gadā Jūrmalu apmeklējuši 122 756 tūristi – par 13 781 tūristu (11%) vairāk nekā 2011.gadā. Kopējais nakšņojumu skaits salīdzinājumā ar 2011.gadu palielinājies par aptuveni 6%. Vidējais uzturēšanās ilgums Jūrmalā 2012.gadā bija 3,5 dienas. No kopējā tūristu skaita Jūrmalā: 25 % ir Latvijas iedzīvotāji un 75 % – viesi no citām valstīm.

Salīdzinot tendences pa ceturkšņiem, var redzēt, ka 40% tūristu apmeklējuši Jūrmalu gada trešajā ceturksnī (jūlijs–septembris), 27% – otrajā ceturksnī (aprīlis–jūnijs), 17% – pirmajā ceturksnī (janvāris–marts) un 16% ceturtajā ceturksnī (oktobris–decembris). Salīdzinājumā ar 2011.gadu tūristu skaits 2012.gada janvārī–martā palielinājies par 6%, aprīlī–jūnijā par 15%. **Šī situācija norāda uz to, ka ir būtiski attīstīt tūrisma produktus un piedāvājumu, kas paildzinātu tūrisma sezonu, tādā veidā sekmējot arī pārējo Jūrmalas tūrisma pakalpojumu pieprasījumu un ekonomisko atdevi.**

Katru gadu Jūrmalas pilsētu apmeklē liels skaits Latvijas iedzīvotāju, kas veido 25% no tūristu kopējā skaita. Joprojām lielākais ārvalstu tūrisma tirgus ir Krievija, Igaunija un Lietuva. Vislielākais viesu skaita palielinājums Jūrmalā ir no Uzbekistānas – par 1 689 (+ 87%) vairāk salīdzinājumā ar 2011.gadu. Salīdzinājumā ar 2011.gadu par 18,2% palielinājies tūristu skaits no Krievijas. Vidēji par 40% pieaudzis tūristu skaits no Vācijas, kā arī par 28% – no Polijas un Ukrainas. Liela daļa no ārvalstu tūristiem ir viesi no Skandināvijas valstīm. Šajā valstu grupā vislielākais viesu skaita palielinājums, + 11%, ir no Somijas.

Minētie statistikas dati ir apkopoti no 42 Jūrmalas naktsmītnēm. Noslogojuma ziņā pirmo vietu nemainīgi arī 2012.gadā saglabājušas sanatorijas un kūrorta rehabilitācijas centri ar 44% noslogojumu gadā, lielākais noslogojums tiem bijis trešajā ceturksnī – 57%. Kūrortviesnīcu vidējais noslogojums 2012.gadā bija 39%, lielākais noslogojums bija jūlijā un augustā – 64%, bet mazākais novembrī un decembrī – 26%. Viesnīcu noslogojums pērn bija 21% gadā, un vislielākais tas bija jūlijā un augustā – 58%, bet mazākais novembrī un decembrī – 8% un februārī un martā – 5,7%. Vidējais nakšņojumu skaits, ko tūristi pavada Jūrmalā, ir 3,5 diennaktis. Ceļotāji no Latvijas Jūrmalā pavada vidēji piecas dienas, no Baltkrievijas – 15 dienas, no Vācijas – piecas, no Krievijas un Izraēlas – trīs dienas, no Anglijas, Norvēģijas, Somijas, Ukrainas, Zviedrijas, Uzbekistānas – divas dienas, no Lietuvas un Polijas – 1,7 dienas.

Savukārt, Rīgā tūristu sadalījums pa valstīm 2012.gadā bija šāds: Krievija 17%, Latvija 13%, Vācija 10%, Somija 7%, Norvēģija 6%, Igaunija 6%, Lietuva 5%, Zviedrija 5%, Lielbritānija 4%, Itālija 3%, Polija 2%, ASV 2%.⁵²

Tūristu tēriņi

2012.gadā ārvalstu ceļotāji Latvijā iztērēja 545,8 milj. EUR, kas ir par 1,1% vairāk nekā 2011.gadā. Visvairāk tērējuši vairākdienu ceļotāji no Krievijas, atstājot 89,9 milj. EUR. Tūristi no Zviedrijas Latvijā iztērējuši 57,1 milj. EUR, no Vācijas – 43,1 milj. EUR, no Norvēģijas – 35,6 milj. EUR, no Lietuvas – 27,9 milj. EUR, no Lielbritānijas – 24,9 milj. EUR. Vērojama tendence, ka valstīs, kur ir attīstīts jahtu tūrisms (Zviedrija, Norvēģija, Vācija, Somija),

⁵² RTAB un Jūrmalas TIC

ceļotāju skaits palielinās. Tā, piemēram, salīdzinot ar 2011.gadu Zviedrijas jahtu tūristu skaits palielinājies par 27%, Vācijas jahtu tūristu skaits: par 5%.⁵³

Jahtu tūrisms

Ja raugāties uz Jūrmalas perspektīvām, tad jau pēdējos 10 gadus ārvalstu tūristu skaits ir lielāks nekā vietējo tūristu skaits un vidēji ir 70% no visiem tūristiem, kas ir salīdzinoši daudz, skatoties uz citām Latvijas pilsētām, kurās ir ostas arī jahtām (un jahtu tūristiem) – kā Liepāja, Pāvilosta un Ventspils, kur ārvalstu tūristu skaits sastāda 58%.⁵⁴ Tendence kopumā ir labvēlīga, jo arvien palielinās to tūristu skaits, kas Jūrmalā vēlētos atbraukt ar savām jahtām, it īpaši no Vācijas, Somijas un Zviedrijas.⁵⁵ 2012.gadā Liepājas Jahtu centrā piestājušas 344 jahtas, bet Pāvilostā – 296. Biežākie viesi gan Liepājā, gan Pāvilostā ir no Vācijas (137 un 124 jahtas, Liepājā samērā bieži viesojas Polijas (64 jahtas) un Zviedrijas (32 jahtas) burātāji; savukārt Pāvilostā piestāj gan pašmāju burātāji (51 jahta), gan arī viesi no Dānijas (24 jahtas).⁵⁶

Ja Jūrmalas pilsētā gar Lielupes piekrasti jahtu osta būtu labiekārtota ar modernu tūrisma infrastruktūru – viesu mājām, viesnīcām, restorāniem un arī visu jahtošana nepieciešamo papildu infrastruktūru (degvielas uzpilde, kanalizācijas novadīšana, serviss), tas būtu nozīmīgs resurss papildus tūristu piesaistīšanai no Vācijas, Dānijas, Somijas un Zviedrijas.

Lai noturētu ilgāk tūristus Baltijas jūras reģionā, Latvijā un Jūrmalā ir jāattīsta tie tūrisma veidi, kuri ir ar augstu pievienoto vērtību, ilgāk notur tūristus un nav sezonālības ietekmes – veselības un darījumu tūrisms. Papildus tam ir jāattīsta tūrisma veidi, kuri papildina un dažādo tūrisma iespējas, Jūrmalai ir milzīgs potenciāls ūdenstūrisma un jahtu tūrisma attīstībā, ņemot vērā esošo tūrisma infrastruktūras dažādību, ūdens pieejamību – ezeri, Lielupe un Rīgas jūras līcis un mazās upītes Ķemeru nacionālā parka teritorijā, neskartā daba, kas viss kopumā veido lielisku sinerģiju, lai būtu konkurētspējīga ar citām Baltijas jūras reģiona valstīm.⁵⁷

Tūrisma infrastruktūra

Izvērtējot jahtu un ūdens tūrisma attīstības iespējas, svarīgi saprast tūrisma infrastruktūras kapacitātes rādītājus Rīgā un Jūrmalā, sk. 15.tabulu.

15.tabula. Tūrisma infrastruktūra Rīgā un Jūrmalā

Objekti	Jūrmala	Rīga
Viesnīcas, kūrortviesnīcas	26	79
Viesu mājas, tūristu apartamenti	20	25
Rehabilitācijas centri	6	1
Kempingi, hosteļi	8	20
Auto nomas punkti	6	15
Muzeji	7	15
Kinoteātri	2	4
Restorāni u.tml.	87	137
Sporta & atpūtas centri	15	15
Jahtu ostas	5	7
Pludmales	11	6
Amatnieku veikali	5	22
Tirdzniecības centri	3	12

⁵³ www.csb.gov.lv

⁵⁴ www.visitventspils.com

⁵⁵ Jūrmalas TIC

⁵⁶ www.rekurzeme.lv

⁵⁷ Jūrmalas TIC, RTAB

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Kazino	2	2
Naktsklubi	1	30
Velo nomas punkti	8	7

Avots: www.tourism.jurmala.lv, www.liveriga.com

Tūrisma attīstības tendences Rīgā un Jūrmalā

Apkopojums par tūrisma jomas plānošanas dokumentiem un tūrisma attīstības tendencēm Jūrmalā un Rīgā ir sniegts 16.tabulā.

16.tabula. Tūrisma attīstības tendences Rīgā un Jūrmalā

	Tendences
Plānošanas dokumenti	Jūrmala Jūrmalas pilsētas dome darbojas saskaņā ar vairākiem ilgtermiņa stratēģijas dokumentiem, kas attiecas arī uz ūdens tūrismu, jahtu tūrismu, piekrastes attīstību – Jūrmalas teritorijas plāns 2012.-2020.gadam, Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010.-2030.gadam, Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija 2007.-2018.gadam un stratēģiju tematiskās tūrisma attīstības programmas, Jūrmalas kūrorta koncepcija 2008.-2018.gadam, saistošie noteikumi „Par Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes daļas izmantošanu”. Rīga Rīgas pilsētas dome darbojas saskaņā ar Rīgas attīstības plānu, Rīgas brīvostas attīstības programmu, Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju 2025.gadam. Rīgas domei tūrisms ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām nozarēm, 2013.gadā tūrisma mārketinga aktivitātēm atvēlēti 2,85 miljoni <i>euro</i> (2 milj. latu). Rīga tiek attīstīta par Ziemeļreģiona galvaspilsētu ar konkurētspējīgu tūrisma piedāvājumu kultūras, gastronomiskā, dabas, aktīvā, darījumu un medicīnas tūrisma jomā. Rīgas dome veikusi grozījumus Rīgas vēsturiskā centra un tā aizsardzības zonas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumos, kas saistīts ar krastmalu un ūdens teritoriju attīstību Rīgas vēsturiskā centra teritorijā. Noteikumi paredz piestātņu, jahtu un laivu ostu veidošanu, krastmalu teritoriju izmantošanu, kā arī detalizētu kārtību atsevišķām akvatorijas daļām, kur iespējams attīstīt jahtu un laivu ostas, kompleksas ūdens telpas attīstības ieceres un vietas peldmājām, kas paredzētas nakšņošanai uz ūdens.
Tūrisma infrastruktūras attīstība	Jūrmala Jūrmala tiek attīstīta par modernāko veselības kūrortu Baltijas jūras reģionā. Tiek paplašināta infrastruktūra pludmalē, vairāk Zilā karoga pludmales, attīstīti velo celiņi, Jūrmala ir vienīgā pilsēta valstī, kurai ir Veselīgās pilsētas statuss. Uzsvars tiek likts uz veselības un darījumu tūrisma attīstību, jaunu produktu veidošanu, izmantojot dabas dziednieciskos resursus, tiek aizsargātas dabas teritorijas un veidota ilgtspējīga eko tūrisma infrastruktūra. Rīga Tiek labiekārtotas dabas teritorijas, lai tās vairāk būtu piemērotas atpūtai ģimenēm ar bērniem visu gadu, piemēram, Mežaparka teritorijā, Lucavsalas teritorijā, Daugavas promenādes izveidošana un citi lieli objekti. Privātais sektors arī iegulda lielas investīcijas tūrisma attīstībā, atvērtas jaunas viesnīcas, kā „Astor Riga”, tiek rekonstruēta viesnīca „Rīga”, kura darbosies <i>Kempinski</i> zīmola ietvaros.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” apkopojums

Kopsavilkums par Rīgas un Jūrmalas tūrisma situāciju

Kopsavilkums par esošo tūrisma situāciju Rīgā un Jūrmalā ir sniegts 17.tabulā.

17.tabula. Kopsavilkums par Rīgas un Jūrmalas tūrisma situāciju

Joma	Rīga		Jūrmala	
	Priekšrocības	Trūkumi	Priekšrocības	Trūkumi
Tūristu uzturēšanās ilgums		Vidējais uzturēšanās ilgums 2,11 nakts.	Jūrmalā vidējais uzturēšanās ilgums ir 3,5 nakts (ilgāk kā vidēji valstī un Rīgā).	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Tūrisma skaita pieaugums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu	7,3%		11%	
Tūrisma galamērķi	Rīga un Jūrmala ir galvenie tūrisma galamērķi Rīgas reģionā un Latvijā kopumā.			
Tūrisma infrastruktūra	Plašas iespējas arī nakts izklaidē, atšķirībā no Jūrmalas, kur nav neviens naktsklubs.	Maksas autostāvvietas.	Plašs daudzpusīgs tūrisma piedāvājums veselības, darījumu, kultūras jomā. Bez maksas autostāvvietas. Iebraukšanas maksa pilsētā, lai novadītu tranzīta satiksmi.	Rīgas reģionā, īpaši Jūrmalā vasaras periodā pietrūkst tūrisma mītņu, īpaši tādās kategorijās kā 4-5 zvaigžņu kūrortvietas, hosteļi un kempingi. Jūrmalā tūristu skaits pieaug visu gadu ne tikai vasaras periodā, tādēļ ir nepieciešamas jaunas tūrisma mītnes.
Pludmales	Rīgā ir viena pludmale ar Zilo karogu (pielāgota personām ar īpašām vajadzībām). Četras oficiālās pludmales. Peldvietas ierīkotas arī Lucavsalā un pie Vanšu tilta.		11 oficiālas peldvietas, četras ar Zilo karogu, divas ar nacionālo sertifikātu, viena personām ar īpašām vajadzībām.	
Jahtu tūrisms	Rīgā (Daugavas krastos) ir sešas jahtu/laivu piestātnes ar kopējo kapacitāti vairāk nekā 400 jahtu/laivu vietām. Tiek attīstītas jaunas jahtu piestātnes Ķīpsalā.		Jūrmalas pašvaldība ir apstiprinājusi saistošos noteikumus „Par Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes daļas izmantošanu un aizsardzību” un ūdenstilpju iznomāšanas kārtību, kas dod iespēju attīstīt ilgtermiņā privātās investīcijas ūdens tūrisma un jahtu tūrisma jomā Jūrmalā.	Jūrmalā nav atbilstoša, kvalitatīva infrastruktūra piekrastē – jahtu piestātnes, mols, nav jahtām nepieciešamās atbalsta infrastruktūras esošajās jahtu piestātnēs. Lielākā daļa jahtu piestātņu Jūrmalā ir privātas un pašvaldības teritorija Jūrmalas ostā ir ļoti neliela.
Tūrisma plānošana	Rīgai ir izstrādāti un tiek ieviesti pilsētplānošanas dokumenti tūrisma nozarē. Pašvaldības viena no vadošajām prioritātēm ir tūrisma nozares attīstība pilsētā.		Jūrmalai ir izstrādāti un tiek ieviesti pilsētplānošanas dokumenti tūrisma nozarē. Pašvaldības prioritāte ir tūrisma nozares attīstība.	
	Attīstot tūrisma infrastruktūru, veidojot tūrisma produktus un paaugstinot apkalpojošās nozares darbinieku kvalitāti un profesionālismu, Latvija un Jūrmala spēj un spēs konkurēt ar citām Baltijas jūras reģiona valstīm.			
Tūrisma mārketinga	Rīga iegulda lielus finanšu līdzekļus savas pilsētas tūrisma mārketinga veidošanā: 2012.gadā tika ieguldīti 2,3 miljoni EUR. Pilsētu apmeklēja 971 728		Jūrmalā 2012.gadā tūrisma mārketingā ieguldīti 182 tūkstoši EUR (kopā 122 756 tūristu; uz katra tūrista piesaisti iztērēti vidēji 1,48 EUR)	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

	tūristi, rezultātā uz katra tūrista piesaisti bija iztērēti 2,35 EUR.			
Tēla veidošana	Rīga sevi pozicionē un vēlas attīstīt par Ziemeļvalstu reģiona galvaspilsētu.		Jūrmala sevi pozicionē par nozīmīgāko Baltijas jūras reģiona veselības kūrortu.	

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” apkopojums

Tūrisma perspektīvas Rīgas jūras līcī

Atsaucoties uz Latvijas tūrisma mārketinga stratēģiju 2010.-2015.gadam, neskatoties uz pasaules ekonomikas recesiju, tiek plānota tūrisma izaugsme 1-3% katru gadu. Šī ir mērena prognoze, ņemot vērā to, ka tūristu skaita pieaugums Latvijā un Jūrmalā pārsniedz prognozi. Jahtu tūrisms varētu ietekmēt Jūrmalas tūristu skaita palielinājumu nodrošinot jahtošanas infrastruktūras pieejamību un jahtu glabāšanu, varētu radīt jaunas darba vietas un ieņēmumus, papildus tūrisma produktus pilsētas viesiem.

Atbilstoši Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģijai tiek prognozēts tūristu skaita pieaugums. Ja 2005.gadā tūrisma mītnēs tika apkalpotas 101 447 personas, tai skaitā 64 629 ārzemnieki, tad 2020.gadā plānots apkalpot vismaz 140 000 personas, tai skaitā vismaz 90 000 ārzemnieku. Ja vidējais tūristu uzturēšanās ilgums (2012.gadā – 3,5 dienas) būtiski nemainīsies, 2020.gadā nakšņojumu skaits sasniegs 819 435 jeb palielināsies 2,25 reizes. Ir noteikts stratēģiskais mērķis tūristus pilsētā noturēt ilgāk, palielinot vidējo uzturēšanās ilgumu līdz vismaz 4,78 dienām.⁵⁸

2.3.4. Tūrisma objekti Rīgā un Jūrmalā, Jūrmalas ostas tuvumā

Nozīmīgākie tūrisma objekti Rīgā un Jūrmalā, kuri atrodas salīdzinoši tuvu Jūrmalas ostai, ir apkopoti 18.tabulā.⁵⁹

18.tabula. Nozīmīgākie tūrisma objekti Rīgā un Jūrmalā

Objekts	Apraksts
Jūrmalas pludmale	Pludmale sākas no Jūrmalas ostas un turpinās gar visu Jūrmalas teritoriju 26,8 km garumā. 11 pludmales, no kurām četrām ir Zilā karoga statuss. Tuvākā Zilā karoga pludmale no Jūrmalas ostas ir Bulduru pludmale (ap 5 km attālumā). Pludmalē izvietoti bērnu rotaļlaukumi, glābšanas stacijas, pludmales kafejnīcas, futbola un volejbola laukumi, pludmale neredzīgām un vājredzīgām personām, ģērbšanās kabīnes, tai skaitā personām ratiņkrēslos, WC, restorāni (<i>Orizzonte</i> , <i>36.līnija</i> , <i>Light house</i>) un arī viesnīcas (<i>Light House Hotel</i> , <i>Baltic Beach Hotel</i>). Gada laikā Jūrmalas pludmalē notiek dažādi starptautiskas un nacionālas nozīmes pasākumi sportā, kultūrā un izklaidē. Kopumā gada laikā Jūrmalas pludmalī apmeklē četri miljoni viesu.
Jūrmalas spa un veselības centri	Atrodas dažādās vietās pilsētā: Lielupē, Bulduros, Majoros, Dzintaros, Jaunķemeros, Jaundubultos. Piedāvā dažādus spa un rehabilitācijas pakalpojumus, plašs veselības tūrisma spektrs. Daudzos centros izvietoti pirts un baseinu kompleksi, gan ar jūras ūdeni, gan minerālūdeni un parasto ūdeni. Tuvākais Jūrmalas ostai ir <i>Amber Spa Boutique Hotel</i> , kurā ir fitnesa centrs, baseins un spa centrs. Blakus atrodas viesnīca <i>Lielupe</i> ar lielu baseinu ar minerālūdeni un atvērta tenisa kortiem. Netālu atrodas Valsts tenisa centrs „Lielupe” ar astoņiem profesionālā tenisa kortiem.
Dzintaru koncertzāle	Celta 1936.gadā, ir viens no Jūrmalas 20.gadsimta sākuma koka arhitektūras pieminekļiem. Visā Latvijā populāra koncertu un sarīkojumu norises vieta, kurā nu jau gandrīz 70 gadus katru vasaru notiek ievērojami mākslinieku koncerti. Sezonas laikā koncertzāle skatītājus priecē aptuveni ar 100 koncertiem. Attālums līdz ostai ir aptuveni 7,5 km.
Līvu akvaparks	Līvu akvaparks ir lielākais slēgtā tipa daudzfunkcionālais ūdens atrakciju parks Baltijā un Austrumeiropā ar kopējo platību iekštelpās – 11 500 m ² , un papildus atvērto āra zonu vasarā (no jūnija līdz augusta beigām) 6 500m ² platībā. Attālums līdz Jūrmalas ostai aptuveni 3 km.

⁵⁸ Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija 2007.-2018.gadam

⁵⁹ Jūrmalas TIC

Jomas iela	Gājēju iela Jūrmalas vēsturiskajā centrā, kas savieno Majorus un Dzintarus. Jomas ielā koncentrējušies tūristiem interesanti objekti – restorāni, kafejnīcas un veikali. Attālums līdz Jūrmalas ostai aptuveni 6 km.
Ragakāpas dabas parks	Atrodas piekrastes zonā. Parks ir unikāls ar savām vecajām priedēm. Ragakāpa ir vēja darbības rezultātā pārveidots 800 m garš un 100 m plats kāpu valnis, kura augstums sasniedz 18,2 m. Dabas parka teritorijā ir sastopamas ļoti vecas priežu audzes, kuru vecums sasniedz ~ 340 gadus, kā arī retas augu un putnu sugas. Takās ierīkotas skatu platformas, kāpnes, soliņi, informatīvas norādes un stendi. Teritorija ir „Natura 2000” aizsargājamo teritoriju sarakstā. Teritorijā atrodas Jūrmalas brīvdabas muzejs. Atrodas blakus Jūrmalas ostai.
Vecrīga	Vecrīga ir Latvijas galvaspilsētas vēsturiskais centrs ar lielu skaitu arhitektūras pieminekļiem, muzejiem, izklaides, tūrisma atpūtas iespējām koncentrētām vienā pilsētas teritorijā. Attālums no Jūrmalas ostas ir ap 23 km.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” apkopojums

2.4. Atpūtas laivu un jahtu ostu sektora attīstība

Atšķirībā no kravas pārvadājumu, pasažieru prāmju vai kruīzu tirgus, Baltijas jūras atpūtas laivu un jahtu tirgu ir grūti novērtēt, jo informācija par jahtu reģistrāciju un jahtu ostu darbību ir ļoti ierobežota. Lai novērtētu tirgus situāciju, pieejamā informācija par pēdējiem desmit gadiem tika koriģēta un ekstrapolēta balstoties uz ekonomikas attīstības tendencēm, kas kopumā ļauj ilustrēt pašreizējo tirgus potenciālu. Līdz ar to šajā nodaļā sniegtā informācija galvenokārt ir indikatīva ar mērķi raksturot galvenās attīstības tendences. Identificētie ceļojumu/maršrutu modeļi ir veidoti balstoties uz jahtotāju individuālajiem ceļojumu maršrutiem.

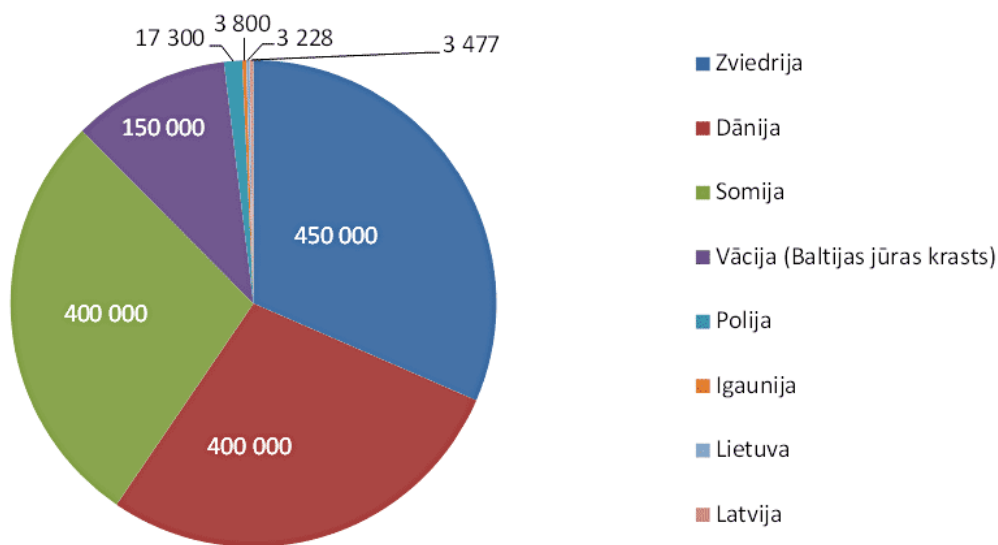
2.4.1. Tirgus struktūra un attīstības tendences

Kopumā tiek lēsts, ka Baltijas jūras reģionā ir aptuveni 1,45 miljoni privātpersonu atpūtas laivu (sākot no airu laivām līdz mehāniskajām un buru laivām) un vairāk nekā 1 500 jahtu ostu. Jahtu tūrismu (buru laivas un motorjahtas) pēc būtības var iedalīt iekšzemes un starptautiskajā jahtu tūrismā. Iekšzemes jahtu tūrisms ietver jahtu nomu tūristiem uz īsiem piekrastes vai upju braucieniem, kā arī vietējo jahtu īpašnieku braucienus. Starptautisko jahtu tūrismu var raksturot kā ārvalstu jahtu īpašnieku vai tūristu, kuri irē jahtu, ceļojumus, kuru laikā var rasties nepieciešamība pēc pietauvošanās jahtu ostās, kuras atrodas ceļojuma maršrutā.

Atpūtas laivu tirgus

Baltijas jūras reģiona atpūtas laivu⁶⁰ flotes lielākā daļa pieder Dānijas, Somijas un Zviedrijas iedzīvotājiem (sk. 12.attēlu).

⁶⁰ Atpūtas laiva – peldlīdzeklis, kas tiek izmantots rekreācijas nolūkos.



12.attēls. Atpūtas laivu skaits Baltijas jūras reģiona valstīs, 2010./2011.g.⁶¹

Ņemot vērā apkārtējo locekļu un pasažieru skaitu tiek lēsts, ka atpūtas laivu braucienus izmanto aptuveni 5,22 miljonu cilvēku. 19.tabulā atspoguļotais laivu sadalījums pa veidiem ir balstīts uz pētījumu⁶² par atpūtas laivu tirgu Vācijā, kā arī datiem no valstu kuģu reģistriem. Jāatzīmē, ka Skandināvijas valstīs, ņemot vērā atšķirīgās krastu un salu īpašības, ir mazāks atpūtas kuģu (laivu) īpatsvars, nekā tas ir, piemēram, Vācijā. Turklāt, lielākā daļa atpūtas kuģu (laivu) tiek izmantoti braucieniem pa iekšzemes ūdensceļiem (upes, kanāli un ezeri) un valstu piekrastes ūdeņos, pārsvarā tie ir maza un vidēja izmēra.

19.tabula. Atpūtas laivu sadalījums pa valstīm, 2012.g.

Valsts	Atpūtas laivu skaits (kopā)	Buru jahtas un motorizētās buru jahtas	Motorizētās jahtas	Sporta laivas, mazās buru laivas, laivas
Zviedrija	450 000	144 000	171 000	135 000
Dānija	400 000	128 000	152 000	120 000
Somija	400 000	128 000	152 000	120 000
Vācija (Baltijas jūras piekraste)	150 000	48 000	57 000	45 000
Polija	17 300	600	700	16 000
Igaunija	3 800	200	100	3 500
Lietuva	3 228	428	300	2 500
Latvija	3 477	408	69	3 000
Kopā:	1 427 805	449 636	533 169	445 000

Avots: SIA „NK konsultāciju birojs” iegūtie dati no HELCOM, valstu individuālajiem kuģu reģistriem un www.arenafritidsbaat.no

Nozarei raksturīga stabila, lēna paplašināšanās atbilstoši ekonomiskajai attīstībai, kā arī ir novērojama tendence dažādot kuģošanas nozari, piemēram, arvien populārāka kļūst kajaku un kanoe laivu izmantošana. Jūras burāšana un laivošana šķērsojot valstu robežas Baltijas jūras reģionā joprojām ir salīdzinoši reti izplatīta, bet tā strauji palielinās. Jebkurā gadījumā, jahtu ostu ilgtspējīgā attīstībā noteicošais ir vietējais pieprasījums.

Reģistrēto atpūtas laivu skaits sniedz pirmo norādi par teorētisko tirgus lielumu Jūrmalas ostai, taču lai iegūtu precīzāku priekšstatu tika analizēti dati no kuģu uzskaites rīka *FleetMon*⁶³ (balstīts uz Automātiskās identifikācijas

⁶¹ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no HELCOM, valstu individuālajiem kuģu reģistriem un www.arenafritidsbaat.no

⁶² http://www.arenafritidsbaat.no/seminar/2010_11_04_eksportdag/germany_final.pdf

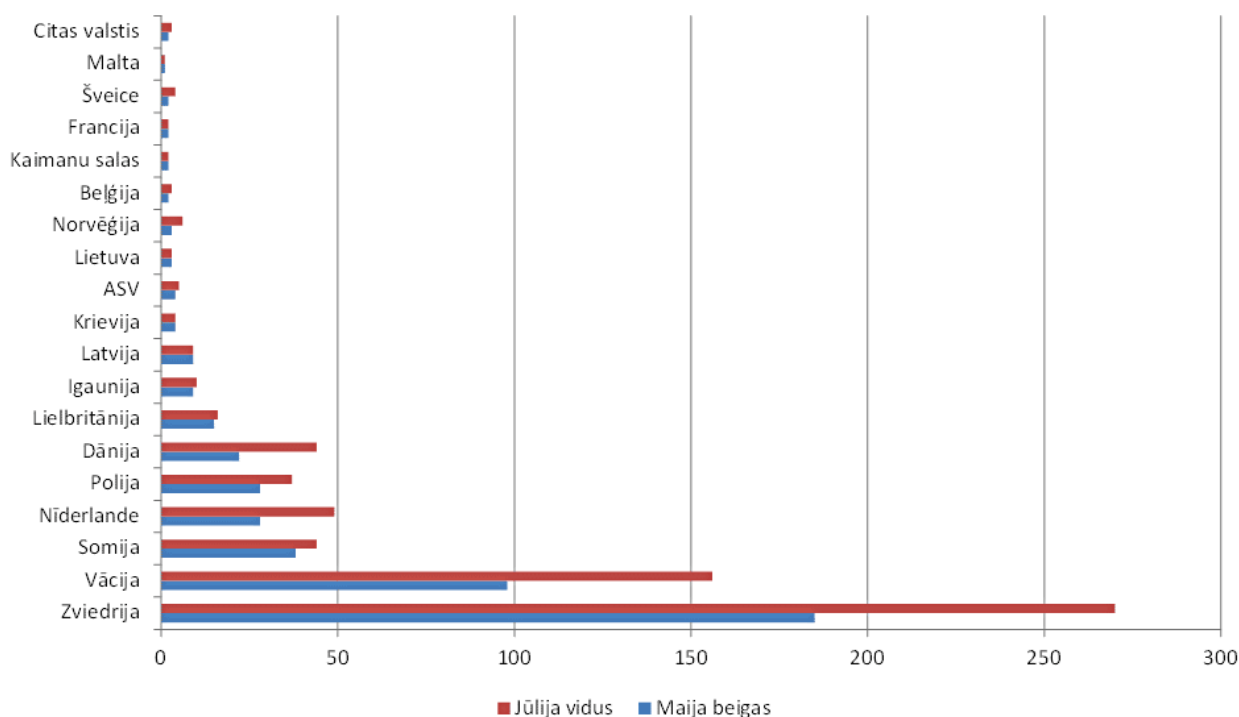
⁶³ www.fleetmon.com

sistēmas⁶⁴ (AIS) datiem), kas ļauj iegūt reālāku priekšstatu par esošo tirgus lielumu un attīstības potenciālu, kā arī esošajiem ceļojuma maršrutiem. AIS ir automātiska sekošanas sistēma, ar kuras palīdzību, izmantojot AIS bāzes stacijas un satelītus, kuģu satiksmes dienests (*Vessel Traffic Services* – angl.val.) var identificēt kuģus un noteikt to atrašanās vietu, kā arī elektroniski apmainīties ar informāciju ar blakus esošajiem kuģiem. AIS izmantošana nav obligāta prasība atpūtas laivu īpašniekiem, tomēr tā gūst arvien lielāku popularitāti Baltijas jūras jahtotāju vidū.

Tādējādi šajā analīzes posmā AIS dati neatspoguļo pilnu atpūtas laivu satiksmi, bet tā vismaz nodrošina vairāk ticamus datus, salīdzinot, piemēram, ar kuģu reģistru datiem un ļauj sadalīt jahtu satiksmes plūsmas starp iekšzemes un starptautiskajiem maršrutiem. Jāatzīmē, ka analīzē ir ņemtas vērā tikai atpūtas laivas, kuru garums ir no 9 līdz 40 metriem, kuras ir ceļojušas Baltijas jūrā attiecīgajā laika posmā un kuras aktīvi izmanto AIS.

Saistībā ar Jūrmalas ostas attīstības programmas izstrādi, ņemot vērā to, ka burāšanas sezona Baltijas jūras reģionā ilgst vidēji no maija vidus līdz septembra beigām, atpūtas laivu satiksmes novērtēšanai un analīzei tika izvēlēti dati par periodu no 2013.gada maija beigām līdz jūlija vidum. Šai informācijai ir īpaša nozīme turpmākās ostas infrastruktūras attīstībā, apgrozījuma un finanšu plūsmu prognozēšanā, kā arī ostas pārvaldes īstenotajos ostas mārketinga pasākumos.

FleetMon statistika liecina, ka Baltijas jūras reģionā burāšanas sezonas sākumā (maija sākumā) aktīvas ir vidēji 457 atpūtas laivas dienā (sk. 13.attēlu), jūlija vidū to skaits palielinās līdz 668 atpūtas laivām dienā, savukārt pagājušā gada dati liecina, ka saglabājot tādu pašu izaugsmes tempu, augustā aktivitāte varētu sasniegt vidēji 1 005 atpūtas laivu dienā, sasniedzot augstāko līmeni augusta beigās – aptuveni 1 362 atpūtas laivas dienā. Tad, sākot no septembra sākuma, satiksme samazināsies, ņemot vērā sezonalitāti un laika apstākļus.



13.attēls. Ceļojošo atpūtas laivu skaits BJR sadalījumā pa karogiem, 2013.g.maijs-jūlijs, vidēji dienā⁶⁵

⁶⁴ Automatic Identification System(angl.val)

⁶⁵ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes

Iegūtie dati liecina, ka 87,3% (maija beigās) līdz 89,8% (jūlija vidū) no visām BJR ceļojošām laivām ir no Zviedrijas, Vācijas, Somijas, Nīderlandes, Polijas un Dānijas. Ceļojošu laivu apjoma straujais pieaugums ir saistīts ar atvaļinājumu sezonas sākšanos šajās valstīs.

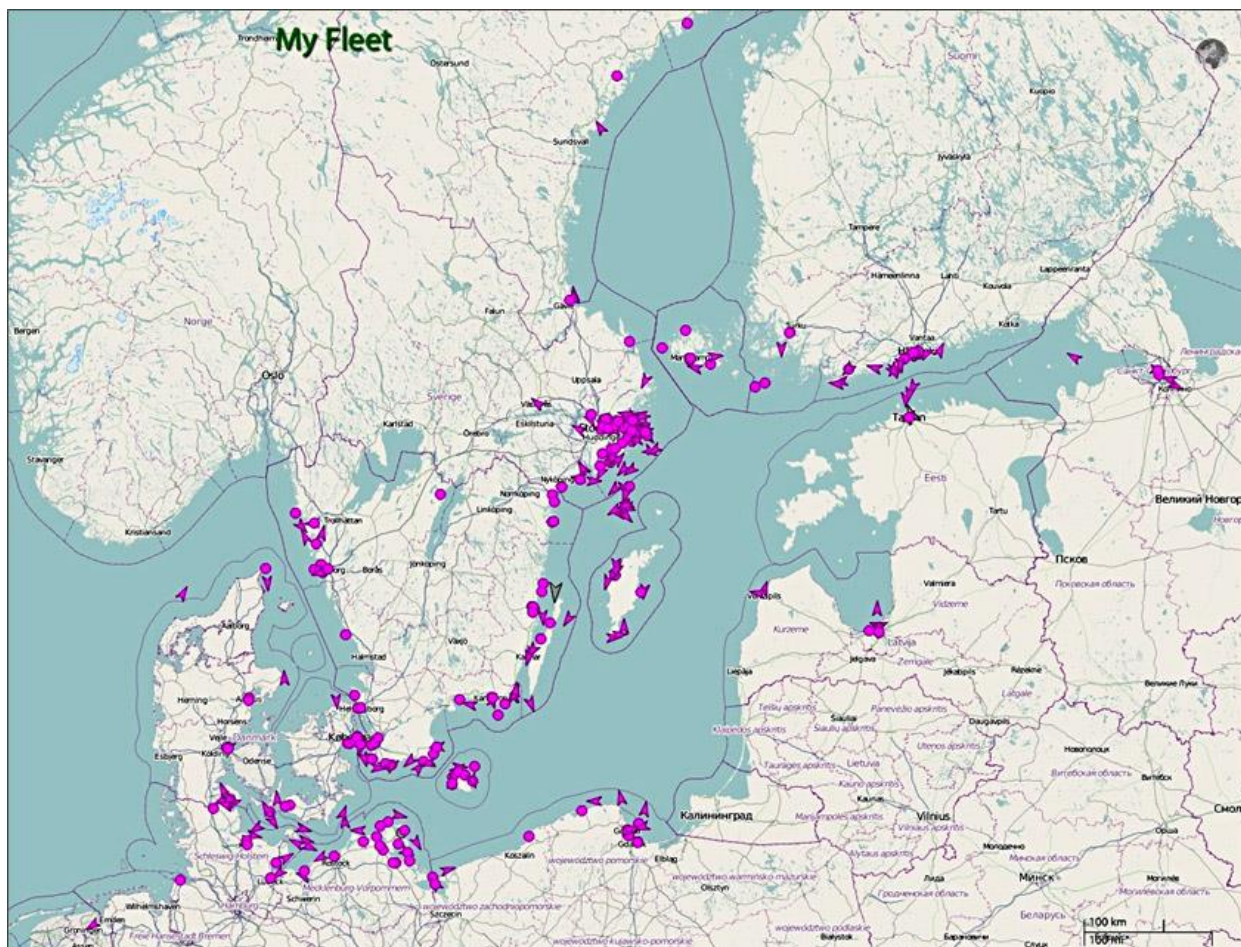
Aptuveni 85% no visām ceļojošajām laivām ir buru laivas, atlikušie 15% - motorjahtas. Jūras (starptautisko) buru laivu izmēri variē no 9x2 m līdz 22x6 m ar maksimālo iegrimi līdz 2,5 m. Ir tikai dažas jahtas ar izmēriem no 23x5 m un 41x8 m un ar maksimālo iegrimi līdz 4,5 m. Biežāk sastopamais jahtas izmērs ir 12x3/12x4 m un ar maksimālo iegrimi starp 1,2 m un 1,8 m.

Jūras (starptautisko) motorjahtu izmēri variē robežās no 12x4 m līdz 20x6 m ar maksimālo iegrimi līdz 2 m. Biežāk sastopamais jahtas izmērs ir 14x3/14x4 m ar maksimālo iegrimi līdz 1,2 m.

Dati liecina, ka lielākoties būtiskāko jahtu ostu piestātņu noslodzi (60-70%) veido maza un vidēja lieluma buru laivas un motorlaivas, kas izmanto vietējās upes un piekrastes ūdeņus. Šo jahtu izmērs svārstās no 2x1 m līdz 8x4 m ar maksimālo iegrimi līdz 1 m.

Biežāk izmantotie ceļojumu maršruti

Kā iepriekšējās nodaļās minēts, lielākais atpūtas laivu skaits kuģo galvenokārt Baltijas jūras rietumu daļā, it īpaši pie Zviedrijas, Vācijas un Dānijas, pie kurām koncentrējas ap 80% no kopējās atpūtas laivu satiksmes (sk. 14. attēlu).



14.attēls. Ceļojošo atpūtas laivu atrašanās vieta BJR, 2013.g.maijs-jūlijs⁶⁶

⁶⁶ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes

Augstais atpūtas laivu blīvums Baltijas jūras rietumu daļā ir veidojies vēsturisko, kā arī ģeogrāfisko apstākļu dēļ. Ģeogrāfiski šajā reģionā ir ideāli nosacījumi nedēļas nogales vai īsiem atpūtas izbraucieniem, ņemot vērā to, ka šā reģiona valstu piekrastes atrodas salīdzinoši tuvu viena otrai, te atrodas liels skaits salu. Zviedrijā vien ir 221 800 salas, no kurām uz 7 032 atrodas ēkas, kas galvenokārt tiek izmantotas nedēļas nogalēs un kā brīvdienu mājas.⁶⁷ Līdz ar to arī jahtu ostu infrastruktūra šeit ir daudz vairāk attīstīta nekā citās Baltijas jūras reģiona daļās, un šim reģionam ir laba reputācija jahtotāju vidū. Tomēr, lai arī pastāv iespēja ceļot pa visu Baltijas jūru, lielākā daļa atpūtas laivu reģionā pārsvarā izmanto vienas dienas līdz vienas nedēļas garus braucienus gar piekrasti un starp salām. Veicot padziļinātu AIS datu bāzes analīzi par atpūtas laivu maršrutiem, kā arī veicot dažādu jahtotāju forumu izpēti, ir secināms, ka BJR var iedalīt četros (sk. 15.attēlu) galvenajos burāšanas maršrutos (lokos) ar vidējo ceļošanas ilgumu 10-30 dienas, kā arī atsevišķi izdalāma ir vispārēja Baltijas jūras apceļošana, kam nepieciešamas 40-45 dienas. Turklāt daļa jahtotāju pavada visu sezonu Baltijas jūras reģiona ietvaros, apvienojot vai paplašinot dažādus ceļošanas maršrutus. Būtiskākā pietura maršrutu plānošanā šajā reģionā ir Stokholmas pilsēta.



15.attēls. Galvenie burāšanas maršruti (loki) BJR⁶⁸

Jahtotāji plāno savu ceļojuma maršrutu, pamatojoties uz savām vēlmēm un prioritātēm, pieejamo laiku un ceļojumam atvēlētajiem finanšu līdzekļiem, kā arī uz klausot citu burātāju padomus, kas iegūti savstarpēji

⁶⁷ <http://www.jstor.org>

⁶⁸ SIA „NK Konsultāciju birojs”

komunicējot, lasot burātāju interneta forumus, specializēto literatūru, kā arī iepazīstoties ar pieejamo informāciju attiecīgā reģiona ostu un burātāju biedrību mājas lapās. Būtiska loma ir arī mazākām ostām (pieturvietām) ceļojuma maršrutā, kuras parasti tiek izvēlētas spontāni. Vidējā buru laivas frakta cena reģionā ir 2 000 EUR/nedēļā.

Pārskats par identificētajiem tipiskajiem burāšanas maršrutiem Baltijas jūras reģionā sniegts 6.pielikumā.

Jahtu ostas

Jaunu jahtu ostu izbūvei un uzturēšanai nepieciešamie finanšu līdzekļu bieži vien pārsniedz ieņēmumus no ostas darbības. Šī iemesla dēļ daudzos gadījumos jahtu ostu uzturēšana ir pašvaldību pārziņā, ņemot vērā jahtu ostu pozitīvo ietekmi uz pašvaldības un reģiona ekonomiku kopumā. Turklāt, pieejama un sakārtota piekrastes infrastruktūra iedrošina arvien vairāk cilvēkus iesaistīties dažādās ūdenssporta aktivitātēs. Sakarā ar to, ka pastāv ļoti liela atšķirība starp dažādu jahtu ostu izmēriem, uzbūvi, atrašanās vietu utt., arī to darbības principi var atšķirties.

Lielākas jahtu ostas, kurās tiek nodrošināts plašāks pakalpojumu klāsts, kopumā darbojas efektīvāk (t.sk. finansiāli) nekā mazās jahtu ostas, kurās tiek nodrošināti tikai pamatpakalpojumi. Atkarībā no jahtu ostas darbības pamatprincipiem, jahtu ostas var klasificēt šādi:

- *Mājas osta (Homeport marina)* – jahtu ostas, kurās laivas tiek turētas pastāvīgi laivošanas sezonas laikā (starp pārbraucieniem), no šīm ostām jahtas izbrauc ceļojumos; ostā ir pieejams ierobežots pakalpojumu klāsts (ūdensapgāde, notekūdeņu savākšana, degviela, ar jahtlietām saistītā mazumtirdzniecība),
- *Tūristu galamērķa jahtu osta* – jahtu osta atrodas tūristu galamērķa ostā; parasti nodrošina īstermiņa laivu pietauvošanās iespējas, kā arī ierobežotu pakalpojumu klāstu (degvielas uzpilde, ārkārtas remonts),
- *Pieturvietas osta (Stop over marina)* – īslaicīgas apstāšanās osta, parasti atrodas populāru ceļojumu maršrutos; osta nodrošina pamatpakalpojumus (diennakts pietauvošanās, degviela, ārkārtas remonts),
- *Jahtu uzglabāšanas osta (Boatyard)* – osta galvenokārt nodrošina laivu remonta un uzturēšanas pakalpojumus, laivu uzglabāšanas ēkas, laivu izcelšanu un nolaišanu; parasti nav pieejami degvielas uzpildes un pietauvošanās pakalpojumi,
- *Kombinētā osta (Combination marina & Boatyard)* – osta piedāvā gan laivu pietātnes, gan laivu remonta un uzglabāšanas pakalpojumus,
- *Privātais jahtklubs (Private Yacht club)* – jahtu pietātnes tikai kluba biedriem; pietātnē var būt pieejami degvielas uzpildes pakalpojumi (citus pakalpojumus nepiedāvā),
- *Venēcijas doki (Venetian Docks)* – laivu pietātnes izbūvētas tieši pretī dzīvojamām mājām,
- *Enkurvietas ostas (Anchorage)* – laivas tiek noenkurotas ārējā ostā, nokļūšanai krastā tiek izmantotas transportlaivas.

Veiksmīgu jahtu ostas darbību nodrošina šādu faktoru līdzsvarota kombinācija – atrašanās vieta, plānojums, finansēšana, pārvaldība un nepieciešamo pakalpojumu pieejamība katrai specifiskajai jahtotāju grupai. Visiem šiem faktoriem ir jābūt izplānotiem un attīstītiem, balstoties uz ostas darbības mērķiem un profilu. Jebkurā gadījumā, jahtu ostas izbūve ir jāplāno pa posmiem, ņemot vērā tirgus izmaiņas un attīstību.

Jahtu ostas Baltijas jūras reģionā un Latvijā

Visas BJR darbojošās vairāk nekā 1 500 jahtu ostas atbilstoši to īpašumtiesībām/darbības veidam ir iedalāmas trijās grupās – jahtklubu pietātnes, pašvaldībai piederošas jahtu ostas un privātās jahtu ostas. To proporcionālais sadalījums ir atšķirīgs dažādās valstīs, bet vidēji vairāk nekā puse (~56%) ir pašvaldībām

piegādāšanas jahtu ostas, vairāk nekā viena trešdaļa (~37%) ir privātās ostas, bet pārējās (~7%) ir jahtklubu piestātnes. Jahtu ostu lielums pa grupām sniegts 20.tabulā.

20.tabula. Jahtu ostu lielums un piederība Baltijas jūras reģionā, %

Ostas veids	Līdz 50 jahtām	51 – 100 jahtām	101 – 250 jahtām	250 un vairāk jahtām	Kopā
Jahtklubu piestātnes	0	17	5	0	7
Pašvaldībai piederoša osta	100	67	43	42	56
Privāta osta	0	17	52	58	37

Avots: SIA „NK konsultāciju birojs” iegūtie dati no pētījuma „Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast, May 2008 by Planco, Schwerin”

Nemot vērā jahtu vietu skaitu ostās, var izdalīt mazās (līdz 100 vietām), vidējās (101-250 vietas) un lielās (virs 250 vietām) ostas. Gandrīz visos gadījumos ostas, kuru ietilpība ir līdz 50 jahtām, ir pašvaldību īpašumā. Tāpat arī lielākā daļa no ostām ar 100 jahtvietu kapacitāti ir pašvaldību pārziņā. Savukārt vidēja izmēra ostas (101-250 vietas) un lielās ostas (>250) pašvaldību īpašumā ir mazāk nekā pusē no visiem gadījumiem.

Laivu un jahtu esamība iedzīvotājiem rada nepieciešamību pēc jahtu ostu pakalpojumiem. Nemot vērā esošos klimatiskos apstākļus Baltijas jūras reģionā, jahtu ostu darbība ir izteikti sezonāla un tā ilgst aptuveni no maija līdz oktobrim. **Šī iemesla dēļ pastāvīgo pietauvošanās vietu noslogojums un laivu uzglabāšanas iespējas ziemas sezonā ir galvenie ekonomiskās dzīvotspējas faktori reģiona jahtu ostām.** Kopumā visaugstākais pastāvīgo pietauvošanās vietu noslogojums ir jahtu ostās ar 250 un vairāk piestātnēm (aptuveni 83%), bet viszemākais – jahtu ostās līdz 50 piestātnēm (aptuveni 8,5%). Nemot vērā reģistrēto laivu daudzumu Vācijā, Dānijā un Zviedrijā, arī pastāvīgo pietauvošanās vietu noslogojums šajās valstīs ir augstāks nekā Līgaunijā, Lietuvā un Polijā. Sadalījumā pēc jahtu izmēriem, mazās (6 m) un vidēja (10 m) izmēra jahtas aizņem 70-80% no visām pastāvīgajām pietauvošanās vietām. Tām seko lielās (12 m) laivas ar 20-25% un ļoti lielās laivas (>14 m) ar 5-10%.

Aptuveni 60-70% no pastāvīgajām pietauvošanās vietām aizpilda laivas, kuru īpašnieki dzīvo aptuveni 50 km attālumā no ostas, 20% – 51 km līdz 100 km rādiusā, bet pārējie vairāk nekā 100 km attālumā. Ir arī indikācijas, ka attāluma rādītājs ietekmē pietauvošanās vietu noslogojumu, t.i., jo lielāka ir ostas kapacitāte, jo lielāku daļu no pastāvīgajām pietauvošanās vietām aizņem jahtas, kuru īpašnieki dzīvo vairāk nekā 100 km attālumā.⁶⁹

21.tabulā ir sniegts pārskats par Latvijas jahtu piestātņu galvenajiem infrastruktūras raksturlielumiem.

21.tabula. Latvijas jahtu ostu infrastruktūras raksturlielumi, 2013.g.

Osta	Jahtu vietu skaits	Jahtu vietu skaits viesiem	Maksimālais jahtas garums, m	Maksimālā iegriebe, m	Automašīnu stāvvietas
Rīgas jahtu centrs Andrejosta, Rīga	150	50	40	5,5	60
Bolderājas piestātne, Rīga	80	15	30	3	50
Jahtklubs „Auda”, Rīga	80-100	20	40	7	30
Laivu Depo, Rīga	15	5	15	3	10
Pilsētas jahtklubu piestātne, Rīga	40	40	40+	7,5	50
Āgenskalna piestātne, Rīga	60	40	30	3	30
Ķīpsalas piestātne – Klipsb, Rīga	23	0	40+	5	5
Jūrmalas pilsētas jahtklubu piestātnes, Jūrmala ⁷⁰	48	0	15	> 3	30
Valtera raga piestātne, Upesplava	32	10	15	1,7	20
Engures jahtklubs, Engure	15	15	30	3,5	10
SIA „ASK”, Skulte	15	15	30	3	10

⁶⁹ Pētījums „Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast, May 2008 by Planco, Schwerin”

⁷⁰ Piezīme: Kopsavilkums par piestātnēm Jūrmalas pilsētā.

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Jahtu cents „Mērsrags”, Mērsrags	40	30	30	4	15
Rojas jahtklubs, Roja	12	12	30	3,5	5
„Caramba”, Salacgrīva	15	15	40	2,5	5
Kuivižu jahtklubs „Kapteiņu osta”, Salacgrīva	10	10	30	3	5
Ventspils zvejas osta, Ventspils	50	50	40	4	30
Pāvilosta Marina, Pāvilosta	25	20	40	2,5	15
Liepājas jahtu centrs, Liepāja	35	35	40+	6,5	40
Kopā:	~765	~362	--	--	~420

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no jahtu piestātņu mājas lapām un ekspertu novērtējums

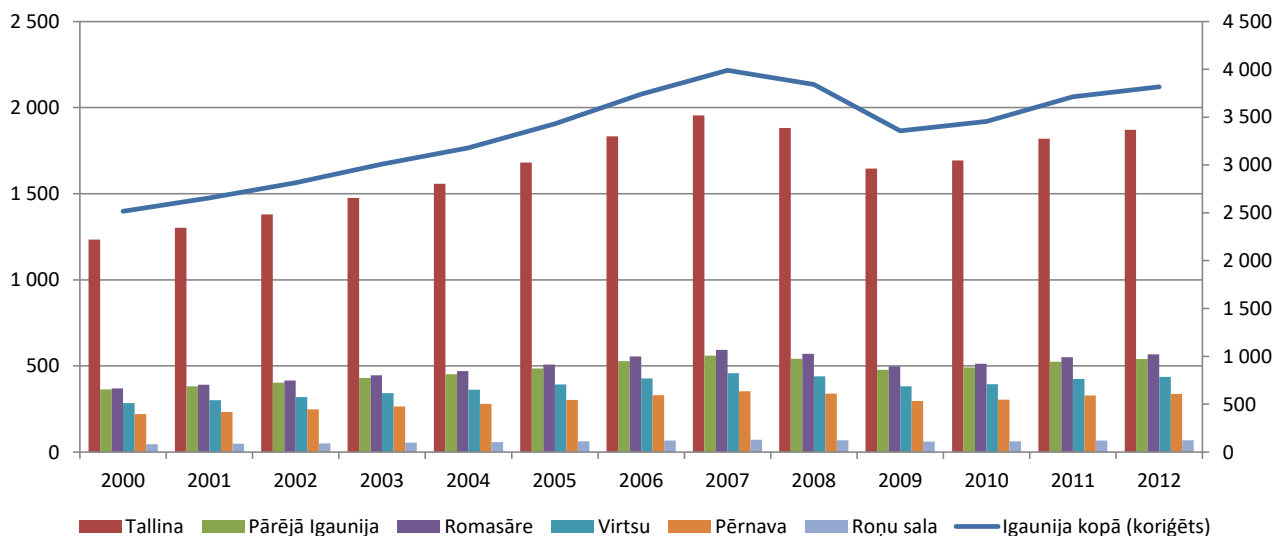
Aptuveni 47% no kopējām pieejamajām pietauvošanas vietām (362 piestātnes no 765) Latvijas jahtu ostās ir pieejamas viesu jahtām un laivām. Šajā kontekstā var pieņemt, ka atlikušie 53% (403 piestātnes) tiek izmantoti kā pastāvīgās pietauvošanās vietas. Šāds pieņēmums atbilst arī 19.tabulā sniegtajiem datiem par reģistrēto atpūtas laivu skaitu (408) Latvijā. Ir novērojams, ka Pierīgas reģiona piestātnēs viesiem ir pieejamas tikai 29% no visām vietām (160 no 548), kas norāda uz spēcīgu konkurenci starp viesu un pastāvīgajām pietauvošanās vietām.

Tā kā nav pieejami statistikas dati par atpūtas laivu uzturēšanos BJR ostās, turpmākā jahtu ostu noslogojuma novērtēšana un jahtu satiksmes plūsmu prognozēšana tika balstīta uz vispārīgiem pieņēmumiem, kuri ir aprakstīti iepriekšējās nodaļās. Kā aprakstīts 2.4.1. sadaļā, līdzīgi kā atpūtas laivu tirgus attīstību, arī jahtu ostu attīstību tieši ietekmē globālās ekonomikas attīstības tendences. Tā piemēram, 2008./2009.gadā globālās finanšu krīzes rezultātā palielinājās bezdarbs, cilvēku ienākumi samazinājās un patērētāju uzticība saruka. Visi šie faktori lika cilvēkiem samazināt savus izdevumus, it īpaši par atpūtu un izklaides aktivitātēm, kas tieši ietekmēja atpūtas laivu tirgu. Tādējādi, ņemot vērā vēsturisko datu trūkumu par ostās ienākošo jahtu skaitu, Rīgas jūras līča reģiona esošais un potenciālais jahtu tirgus apjoms tika modelēts ievērojot ekonomikas attīstības tendences, pieejamos datus par Igaunijas⁷¹ un Latvijas (Roja, Engure) jahtu ostām, kā arī reģistrēto atpūtas laivu skaitu un secinājumus par vispārējiem jahtotāju ceļošanas paradumiem. Tirgus aplēsēm tika pieņemts, ka Latvijas jahtu ostu tirgus darbojas ar līdzīgām tendencēm, kā Igaunijas jahtu ostu tirgus (izņemot ietekmi, ko veido Somijas tuvums Igaunijai, kas Latvijas prognozēs netika ņemts vērā).

Izstrādātais novērtējuma modelis liecina (sk. 16.attēlu), ka ienākošo atpūtas laivu skaits Igaunijas ostās ir palielinājies par 3,5%⁷² gadā no ~2 516 laivām 2000.gadā līdz ~3 818 laivām 2012.gadā. Balstoties uz vēsturisko situāciju, 49% no visas satiksmes veido Tallinas un tai tuvumā esošās jahtu ostas. Romasāres (*Roomassaare*), Virtsu, Pērnavas un Roņu salas ostas 2012.gadā apkalpoja ~1 408 jahtas, kas veido pieaugumu vidēji par ~3,6% gadā, salīdzinot ar 920 ienākošajām jahtām 2000.gadā.

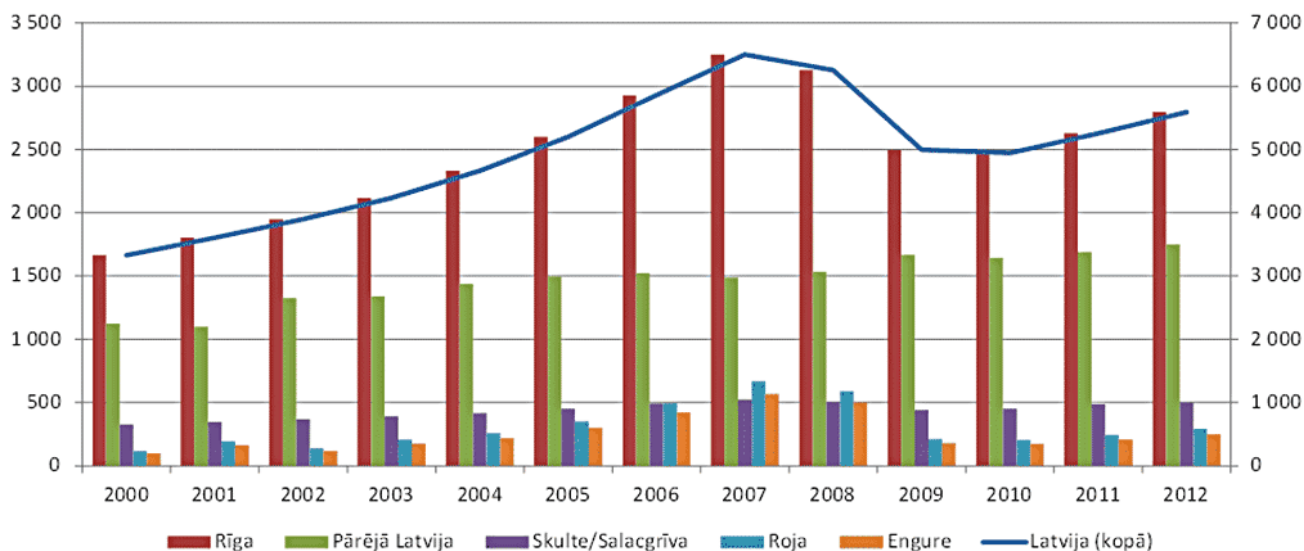
⁷¹ “Estonian yacht harbours – A comparative study by AARE OLL, 2001”, published by Estonian Ministry of Transport and Communications

⁷² Saliktā ikgadējā pieauguma likme (Compound Annual Growth rate)



16.attēls. Ienākošo atpūtas laivu skaits (provizorisks aprēķini) Igaunijas ostās, 2000.-2012.g.⁷³

Attiecībā uz Latvijas ostām, tiek pieņemts, ka aptuveni 50% no visas jahtu satiksmes veidojas Rīgas un tās tuvumā esošajās ostās, nedaudz vairāk nekā 30% – rietumu krasta ostās (Liepājā un Ventspilī) un ~20% -pārējās Rīgas jūras līča ostās. Tā piemēram, modelis liecina, ka kopējais ienākošo atpūtas laivu skaits Latvijas jahtu ostās ir palielinājies vidēji par 4,4%⁷⁴ gadā – no 3 327 jahtām 2000.gadā līdz 5 590 jahtām 2012.gadā. Provizoriski Rīgā un Rīgas tuvumā esošajās jahtu ostās apkalpoto jahtu skaits ir palielinājies no 1 664 jahtām 2000.gadā līdz 2 795 jahtām 2012.gadā (sk. 17.attēlu).



17.attēls. Ienākošo atpūtas laivu skaits (provizorisks aprēķini) Latvijas ostās, 2000.-2012.g.⁷⁵

Ostu pakalpojumu cenu salīdzinājums BJR un Latvijā

Aptuveni 40% no visiem ieņēmumiem jahtu ostas iegūst no pamatpakalpojumu sniegšanas (pietauvošanās maksas, slīpa noma, laivu izcelšana un nolaišana, laivu uzglabāšana). Papildus ieņēmumus osta var iegūt no

⁷³ SIA „NK Konsultāciju birojs” izstrādātais novērtējums

⁷⁴ Saliktā ikgadējā pieauguma likme (Compound Annual Growth rate)

⁷⁵ SIA „NK Konsultāciju birojs” izstrādātais novērtējums

dažādu tieši ar ostas darbību nesaistītu pasākumu īstenošanas, piemēram, darbībām ar nekustamo īpašumu. Turklāt pastāv arī cieša saistība starp jahtu ostu darbību un vispārējo tūrisma biznesu. Dažādu preču (t.sk. degvielas) pārdošana veido līdz 25% no ostas apgrozījuma, kam seko individuālās lietošanas priekšmetu un mājāsaimniecības preču remonts un laivu tehniskās apkopes pakalpojumi ar aptuveni 15%. Biedru iemaksas (nodevas) veido ~12%, bet pārtikas un dzērienu realizācija – 8% no apgrozījuma. Laivu pietauvošanas maksas viesiem tiek piemērotas atkarībā no paredzētā perioda (diennakts, mēnesis), savukārt pastāvīgās pietauvošanas vietas maksas var būt par sezonu vai visu gadu kopumā. Par slipu nomu un laivu uzglabāšanu parasti ir jāmaksā par sezonu vai visu gadu. Piemērojamās likmes laivu stāvēšanai parasti ir atkarīgas no laivas izmēra (garums metros vai pēdās), savukārt laivu uzglabāšanas (zem jumta) likmes ir atkarīgas no laivas aizņemtā laukuma (kvadrātmetri vai kvadrātpēdas).⁷⁶

Laivu pietauvošanas maksas

Vidējā laivu pietauvošanās maksa (diennaktī/mēnesī) BJR valstīs ir apkopta turpmākajās tabulās. Pārsvārā gadījumu šajā maksā ir ietverti tādi pamatpakalpojumi kā ūdens, elektrība, kanalizācija, kabeļtelevīzija un bezvadu internets. Dažos gadījumos tiek piemērota papildmaksa 1 EUR/diennaktī par katru apkalpes locekli (personu). **Jāatzīmē, ka ostu cenu konkurencei starp valstīm ir salīdzinoši maza nozīme, cenu konkurence principā pastāv tikai starp tuvu esošām ostām ar līdzvērtīgām apskates vietām. Atpūtas laivu tirgus gadījumā ceļotājiem galvenais ir konkrēts galamērķis un objekti, zemākas ostas maksas nebūs par iemeslu tam, lai ceļotāji piestātu kādā citā netālu esošā ostā.**

22.tabula. Laivu pietauvošanas cenas (diennaktī/mēnesī) BJR valstīs, EUR

Valsts	Mazas laivas (6 m)	Vidējas laivas (10 m)	Lielas laivas (12 m)	Ļoti lielas laivas (14 m+)
Vācija	6,10/65,00	9,70/115,42	13,17/168,45	15,73/220,44
Dānija	11,49/58,04	13,43/118,21	16,01/132,01	17,79/195,04
Zviedrija	0,00/21,50	0,86/43,00	0,86/72,50	0,86/94,00
Polija	5,55/114,00	9,50/214,00	11,80/283,50	14,20/345,50
Latvija	12,63/72,00	15,11/113,86	16,90/161,22	19,17/193,92
Lietuva	7,20/100,00	10,10/130,00	15,90/173,00	18,80/231,00
Igaunija	15,90/25,56	15,90/44,73	28,76/159,77	44,73/223,69
Vidēji:	8,41/65,16	10,66/111,32	14,78/164,35	18,75/214,80

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no pētījuma „Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast, Planco, 2008” un individuālā ekspertu izpēte 2013.g.

22.tabulā apkopotā informācija par laivu pietauvošanas maksām sniedz priekšstatu par vispārējo cenu līmeni katrā valstī. Baltijas valstīs laivu pietauvošanas maksas ir vienas no augstākajām reģionā, savukārt Zviedrijā tās ir vienas no zemākajām, ņemot vērā atšķirīgo tirgus struktūru – Zviedrijā ir aptuveni 1 500 ostu (ne tikai jahtu ostu), kas piemērotas atpūtas laivu pietauvošanai, kā arī daudz publisku un privātu piestātņu uz daudzajām saliņām. Kopumā konkurence ir ļoti augsta, turklāt laivošana ir daļa no iedzīvotāju ikdienas transporta, līdz ar to maksa par dienu ir ļoti zema, tā ir līdzvērtīga maksai par auto stāvvietu.

23.tabula. Laivu pietauvošanas cenas (diennaktī/mēnesī) atkarībā ostas tipa (īpašumpiederības), EUR

Ostas tips	Mazas laivas (6 m)	Vidējas laivas (10 m)	Lielas laivas (12 m)	Ļoti lielas laivas (14 m+)
Jahtkluba osta	8,46/72,50	9,79/115,00	10,46/140,00	11,13/161,00
Pašvaldības osta	7,65/56,72	10,84/101,36	14,12/148,91	17,15/183,70
Privātā osta	8,81/78,42	11,15/138,67	13,92/197,59	16,82/275,89

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no pētījuma „Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast, Planco, 2008”

⁷⁶ Richard Graves & Associates, 2012, ASV

No 23.tabulas datiem ir redzams, ka laivu pietauvošanas maksas pašvaldībām piederošās ostās ir zemākas mazām laivām, bet tās kļūst dārgākas lielākām (>12 m) laivām. Kopumā viszemākās laivu pietauvošanas maksas ir jahtklubu piestātnēs.

24.tabula. Laivu pietauvošanas cenas (diennaktī/mēnesī) atkarībā ostas lieluma, EUR

Kopējā ostas kapacitāte – laivu vietas	Mazas laivas (6m)	Vidējas laivas (10m)	Lielas laivas (12m)	Ļoti lielas laivas (14m+)
Līdz 50	5,30/90,50	8,27/133,50	10,17/155,00	12,23/176,50
51 – 100	8,42/58,71	11,23/96,36	13,90/118,07	17,33/156,10
101 – 250	8,03/69,32	10,42/136,29	13,60/201,43	16,29/266,90
250 un vairāk	9,51/61,92	12,86/100,19	16,42/155,93	19,11/208,98

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no pētījuma „Benchmarking Study for Marinas at the Baltic Sea Coast, Planco, 2008”

No 24.tabulas datiem ir redzams, ka viszemākās laivu pietauvošanas maksas ir laivu piestātnēs, kurās ir līdz 50 vietām, tomēr ir jāņem vērā, ka mazās ostas nenodrošina tādu pašu pakalpojumu apjomu kā lielās ostas.

Nosakot maksu Jūrmalas ostā ir jāņem vērā tuvākajā apkārtnē esošo jahtu piestātņu maksas (sk. 25.tabulu).

25.tabula. Laivu pietauvošanas cenu (diennaktī/mēnesī) salīdzinājums Latvijas jahtu ostās, 2013.g., EUR

Osta	Mazas laivas (6m)	Vidējas laivas (10m)	Lielas laivas (12m)	Ļoti lielas laivas (14m+)
Rīgas jahtu centrs Andrejosta, Rīga	12,40/54,00	20,00/109,00	28,00/261,60	36,00/305,20
Bolderājas piestātne, Rīga	15,00/74,40	15,00/90,00	15,00/144,00	15,00/168,00
Jahtklubs „Auda”, Rīga*	10,66/86,77	10,66/86,77	11,20/136,77	12,00/159,60
Laivu Depo, Rīga	9,25/75,00	8,40/90,00	11,80/144,00	12,70/168,00
Valtera raga piestātne, Upesplava*	13,40/109,00	25,40/272,70	26,90/327,30	28,90/381,80
SIA „ASK”, Skulte*	9,00/73,00	15,00/161,20	18,00/219,25	21,00/227,40
Jahtu centrs „Mērsrags”, Mērsrags*	19,50/60,00	19,50/75,00	19,50/75,00	27,00/97,50
Rojas jahtklubs, Roja	6,40/44,00	6,40/44,20	6,40/44,20	6,40/44,20
„Caramba”, Salacgrīva*	15,00/121,80	15,00/121,80	15,00/121,80	20,00/264,20
Kuivižu jahtklubs „Kapteiņu osta”, Salacgrīva	22,00/36,00	22,00/90,00	22,00/144,00	22,00/168,00
Pāvilosta Marina, Pāvilosta*	9,00/48,70	9,00/64,50	9,00/73,10	9,00/79,30
Liepājas jahtu centrs, Liepāja*	10,00/81,20	15,00/161,20	20,00/243,60	20,00/263,80
Vidēji:	12,63/72,00	15,11/113,86	16,90/161,22	19,17/193,92

*Piezīme: ne visām jahtu ostām ir publicētas diennakts un mēneša maksas, tādēļ dažos gadījumos diennakts vai mēneša maksas tika aprēķinātas izejot no pieejamās maksas (diennakts vai mēneša) un ņemot vērā citu ostu maksu attiecību koeficientu.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no jahtu ostu mājas lapām

Dažas jahtu ostas nosaka papildu maksu 7-10 euro apmērā par laivas nolaišanu no treilera un izcelšanu no ūdens. Gadījumā, ja laivas nolaišanai vai izcelšanai ir nepieciešami pacēlāja pakalpojumi, tad šī maksa var palielināties līdz 240 euro (atkarībā no laivas lieluma).

Laivu uzglabāšana (ziemošana)

Reģiona ostām ir svarīgi papildus pastāvīgās pietauvošanas maksas iekasēšanai, nodrošināt papildu ieņēmumus no laivu uzglabāšanas (ārā vai iekštelpās), jo īpaši ziemas laikā. Iekštelpās mazās laivas var tikt uzglabātas plauktu sistēmās no divu līdz sešu līmeņu augstumā. Laivu uzglabāšana iekštelpās pagarina to kalpošanas laiku, pasargājot laivu korpusu no ledus un sala ziemas laikā. Uzglabājot laivas iekštelpās uz plauktiem vai treileros (īpaši tam paredzētās teritorijās), jahtu ostas apsaimniekotājs mazāk noslogo tiešo krastmalu, nekā tas ir ostās, kur laivas tiek uzglabātas piestātnēs. Šādi laivas var uzglabāt arī teritorijās, kuras nav tiešā ūdens tuvumā (bet ir labu pieejamību krastmalai), kas ir īpaši svarīgi, kad, pieaugot reģiona labklājībai, palielinās arī zemes vērtība, īpaši ūdenstilpņu tuvumā. Turklāt laivu uzglabāšana apsildāmās iekštelpās ļauj veikt remontdarbus un apkopi ziemas sezonā. Laivu uzglabāšanas pakalpojumu sniegšanā ir aizvien pieaugoša konkurence, jo jahtu uzglabāšanas pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām piedāvā specializētas noliktavas, kuras neatrodas tiešā ūdenstilpņu tuvumā. Šāda tendence pašreiz ir novērojama Apvienotajā Karalistē un Zviedrijā.

Nemot vērā augstās izmaksas, laivas uzglabāšana ziemā laivas īpašniekam ir stratēģiski ļoti svarīgs lēmums. Tādējādi, pieņemot lēmumu par uzglabāšanas vietas izvēli, laivas īpašnieki parasti izvērtē šādus aspektus:

- maksa par laivas uzglabāšanu ziemā, t.sk., transporta izmaksas uz/no attiecīgās vietas,
- pakalpojumi uzglabāšanas vietā, piemēram, vai laivas uzglabāšanas laikā ir pieejams remonts un apkope?
- vai uzglabāšanas notiek apsildāmās telpās vai ārā?
- vislabākā atrašanās vieta (dzīvesvietas tuvumā vai nākamās sezonas ceļojuma sākumpunktā),
- vietas reputācija (kvalitāte, bojājumi, drošība u.c.) un personīgās vēlmes.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, Jūrmalas ostas mērķauditorija galvenokārt būs vietējie laivu īpašnieki, kā arī laivu īpašnieki no visa BJR, gadījumā, ja osta spēs nodrošināt konkurētspējīgu cenu un sniegto pakalpojumu līmeni. Laivu uzglabāšanas izmaksas BJR valstīs krasi atšķiras un parasti šīs maksas tiek piemērotas atkarībā no laivas izmēriem (aizņemamā laukuma). Tā piemēram, cenas ~6 m laivu uzglabāšanai ziemā ārā svārstās no EUR 19,90 Igaunijā (*Saarte*) līdz EUR 104,80 Zviedrijā (*Råd Båtförvaring*). Vidējā cena reģionā ir ap EUR 49,25. Maksa par >14 m laivu uzglabāšanu apsildāmās iekšējās telpās svārstās no EUR 285,60 apmērā (*Pedro boat*) Nīderlandē līdz EUR 612,30 Zviedrijā (*Råd Båtförvaring*). Vidējā cena tirgū ir aptuveni EUR 449,30.

26.tabulā zemāk ir sniegts pārskats par izvēlētajām jahtu ostām Latvijā un Baltijas jūras reģionā, kas ļauj identificēt vispārējo cenu līmeni šajā reģionā. Tabulā atspoguļotās cenas ir uzrādītas *euro* mēnesī (bez PVN), atkarībā no jahtu izmēriem.

26.tabula. Pārskats par laivu uzglabāšanas maksām (EUR/mēnesī) ziemas sezonā (ārā/apsildāmās telpās) atkarībā no laivu izmēra, 2013.g.

Osta/pakalpojuma sniedzējs	Iekšējās telpas/ārā novietnes kapacitāte (m ²)	Pacēlāja (krāna) pakalpojumi	Mazas laivas (6 m, 12 m ²)	Vidējas laivas (10 m, 30 m ²)	Lielas laivas (12 m, 48 m ²)	Ļoti lielas laivas (14m+, 56m ²)
Jahtklubs „Auda”, Rīga (Latvija)	n/d	n/d	33,00/--	82,50/--	132,00/--	154,00/--
Laivu Depo, Rīga (Latvija)	n/d	40,00 – 240,00	36,00/72,00	90,00/180,00	144,00/288,00	168,00/336,00
Valtera raga piestātne, Upesplāva (Latvija)	n/d	75,00	45,00/120,00	105,00/300,00	120,00/360,00	111,50/480,00
Kuivižu jahtklubs „Kapteiņu osta”, Salacgrīva (Latvija)	n/d	n/d	26,40/--	65,95/--	105,50/--	123,10/--
Pāvilosta Marina, Pāvilosta (Latvija)	n/d	n/d	37,50/--	37,50/--	37,50/--	37,50/--
Saarte, Kuressaare (Igaunija)	n/d	Iekļauts cenā	19,90/80,00	49,80/199,80	79,70/319,70	93,00/373,00
Marina Boltenhagen Lībekā (Vācija)	4 200/4 000	Iekļauts cenā	54,00/126,00	135,00/315,00	216,00/504,00	252,00/588,00
Sporthafen Kiel (Vācija)	40 000/6 000	49,50-88,20	29,00/100,80	72,45/252,00	115,90/403,20	135,25/470,40
Pedro Boat Zuidbroek/ Groningen (Nīderlande)	2 850/1 680	Iekļauts cenā	89,50/103,30	117,50/153,00	188,40/244,80	219,80/285,60
Wasa Yacht, Södertälje (Zviedrija)	2 000/--	Iekļauts cenā	66,70/--	166,70/--	266,60/--	311,10/--
Råd Båtförvaring (Zviedrija)	n/d	Iekļauts cenā	104,80/131,20	262,10/328,00	420,00/524,80	505,40/612,30
Vidēji:	--	--	49,25/138,20	107,68/246,83	165,96/377,79	191,88/449,30

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no jahtu ostu mājas lapām

2.4.2. Lietotāja profils

Rietumeiropā lielāko daļu no laivu īpašniekiem var pieskaitīt vidusšķirai (un augšup), kuru vidējais vecums ir 40 un vairāk gadi, kā arī pensionāri. Galvenais iemesls, kāpēc viņi nodarbojas ar burāšanu, ir iespēja izbaudīt dabu un vidi. Laivotājiem ir arī raksturīga paaugstināta atbildības sajūta attiecībā uz vides aizsardzības jautājumiem. Ņemot vērā vispārējo ekonomisko izaugsmi un laivošanas pakalpojumu pieejamības palielināšanos, pēdējās desmitgadēs ar burāšanu sākušas nodarboties arī citas iedzīvotāju sociālekonomiskās grupas.

2.4.3. Pamatprasības ostas infrastruktūrai

Ostas var iekārtot sākot ar dažām peldošām piestātnēm un beidzot ar lieliem, sarežģītiem ostu kompleksiem, kuros ir izvietotas viesnīcas, izklaides vietas, veikali vai dzīvojamās telpas. Tomēr visām jahtu ostām ir noteiktas pamatprasības piekļuvei un pieejamajiem pakalpojumiem. Var izdalīt šādas pamatprasības, kuras jānodrošina ostai:

- atbilstošas kvalitātes kuģu ceļš,
- piebraucamie ceļi un autostāvvietas,
- elektrības pieslēgums/apgaismojums,
- dzeramais ūdens,
- atkritumu urnas/atkritumu savākšana,
- notekūdeņu un kanalizācijas savākšanas sistēma,
- telekomunikācijas (telefons, kabeļtelevīzija, internets),
- degvielas uzpilde (benzīns, dīzeļdegviela, smērvielas),
- iespēja iegādāties pārtikas produktus, piederumus, laivu aprīkojumu,
- laivu rampas,
- laivu slipi,
- norādes un apzīmējumi,
- navigācijas zīmes.

Papildus nepieciešamo pakalpojumu klāsts un līmenis izriet no ostas darbības veida (mērķiem) un vietas apstākļiem. Iespējams, ka ostas darbības nodrošināšanai ir nepieciešama mola izbūve, gultnes bagarēšana vai arī krastu nostiprināšana. Parasti esošās ostas infrastruktūras atjaunošana ir ekonomiski pamatotāka nekā jaunas infrastruktūras izbūve, tomēr ostas attīstība sinerģijā ar pilsētas kūrorta attīstību vidējā un ilgtermiņā nesīs ekonomiskus ieguvumus ne tikai ostai, bet arī pilsētai un reģionam kopumā.

2.4.4. Jahtu ostu pakalpojumi

Jahtu ostās pieejamos pakalpojumus var iedalīt trīs grupās – pamatpakalpojumi, papildu pakalpojumi un *Premium* klases pakalpojumi (sk. 27.tabulu), kuri lielā mērā atkarīgi no to jahtu kategorijas, kuras plānots apkalpot.

27.tabula. Jahtu ostu pakalpojumi

Grupa	Pakalpojums
Pamatpakalpojumi	· kuģu ceļš, piestātnes un slipi, · dzeramais ūdens/ūdens, · elektrība, · apgaismojums,

	· notekūdeņu savākšana, kanalizācija, · atpūtas telpas un tualetes, · cieto atkritumu savākšana, · sakari (internets, telefons, TV), · ugunsdrošība, · kārtība un drošība (apsardze u.c.), · automašīnu stāvvietas.
Papildus pakalpojumi	· dušas, · veļas mazgāšana un žāvēšana, · mantu glabātuves, · infrastruktūra personām ar īpašām vajadzībām, · informācija/TIC, · vides aizsardzība, · ostas kapteinis, · drošības dienests, · pirmās medicīniskās palīdzības punkts, · degvielas uzpilde, · elektrība krastā (laivām), · rampa un/vai pacēlājs (krāns), · jahtu noma / brokeri, · burāšanas skola, · velosipēdu noma, · iepirkšanās vietas (pārtika, ledus u.c.), · rotaļu laukums.
Premium klases pakalpojumi	· apgādes pakalpojumi, · apkopes un remonta pakalpojumi, · laivu mazgāšanas kameras/stacijas, · laivu uzglabāšana ziemā, · nakšņošanas iespējas, · veikali un restorāni, · SPA/fitness/skaistumkopšana, · konsjeržs, · vietējie transporta pakalpojumi.

Piedāvāto un plānoto pakalpojumu klāsts tiešā mērā ietekmē prasības izbūvējamajai infrastruktūrai.

Detalizēts pārskats par Baltijas valstu ostās pieejamajiem pakalpojumiem ir apkopts 7.pielikumā.

2.4.5. Zilā karoga jahtu ostu standarts

Zilais karogs (*Blue Flag Programme*⁷⁷) ir pasaulē populārākais tūrisma ekosertifikāts, kas tiek plaši atpazīts gan iedzīvotāju gan pašvaldību un vides institūciju vidū. Tas tiek piešķirts trijās kategorijās – Zilais karogs peldvietām, Zilais karogs jahtu ostām, kā arī Zilais karogs individuālajām jahtām. 2013.gadā Baltijas jūras reģionā Zilais karogs

⁷⁷ <http://www.blueflag.org/> un <http://www.videsfonds.lv/lv/zilais-karogs>.

bija piešķirts 88 jahtu ostām, t.sk. trijām Latvijas jahtu ostām⁷⁸ – Liepājas jahtu centram, Pāvilostai Marina un *Kapteiņu ostai* Kuivīžos.

Saskaņā ar Zilā karoga *programmu* 2013.gadam jahtu ostām ir jāatbilst 23 kritērijiem⁷⁹ vides izglītības un informācijas, ūdens kvalitātes, vides apsaimniekošanas, drošības un aprīkojuma grupās (sk. 28.tabulu).

28.tabula. Zilā karoga jahtu ostu standarts

Grupa	Kritērijs
Vides izglītība un informācija	- jahtu ostas lietotājiem (klientiem un viesiem) ir pieejama informācija par piekrastes ekosistēmām un tuvējām ievērojamām un/vai aizsargājamām dabas teritorijām piekrastē un jūrā, - jahtu ostā ir publiski pieejams Vides uzvedības kodekss/saistošie noteikumi, - ostā ir izvietota informācija par Zilā karoga programmu un kritērijiem jahtu ostām, - jahtu osta ir atbildīga par vismaz trīs vides izglītības aktivitāšu īstenošanu sezonas laikā personālam un viesiem (piemēram, brošūra/plakāts, pasākums, vides izglītības projekts, Zilā karoga centrs u.c.), - jahtu ostā jahtu īpašniekiem tiek piedāvāts Individuālais Zilais karogs.
Ūdens kvalitāte	ūdenim un ostas teritorijai ir jābūt vizuāli tīrai bez piesārņojuma (bez naftas, kanalizācijas, atkritumiem u.c.) pazīmēm.
Vides apsaimniekošana	- ostā ir izveidota vadības komiteja, kura ir atbildīga par vides vadības sistēmas ieviešanu ostā un regulāru vides auditu organizēšanu, - ostā jābūt vides apsaimniekošanas plānam un noteiktiem vides politikas mērķiem. Plānā jāietver šādi aspekti vides apsaimniekošanas jomā – ūdens, atkritumu apsaimniekošana, elektroenerģijas patēriņš, veselības un drošības jautājumi, videi draudzīgu produktu lietošana, - ostai ir jānodrošina atbilstoši un pamanāmi konteineri bīstamo atkritumu (krāsas, šķīdinātāji, rūsas noņēmēji, akumulatori, izlietotie naftas produkti u.c.) dalītai savākšanai. Šo atkritumu tālāka apsaimniekošana tiek veikta atbilstoši normatīvo aktu prasībām par bīstamajiem atkritumiem – sertificētā atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumā, - ostā jābūt izvietotiem īpašiem konteineriem pārstrādājamo (stikla pudeles, skārdenes, papīrs, PET plastmasa, komposts u.c.) atkritumu veidu savākšanai, - ostai jānodrošina iespēja viesu jahtām nodot klāja ūdeņus, - ostā ir jābūt pieejamām tualetu tvertņu atsūkņēšanas iekārtām, - visas celtnes un aprīkojums ir jāuztur adekvātā kārtībā un to stāvoklim ir jāatbilst normatīvo aktu prasībām. Jahtu ostai ir jābūt labi integrētai apkārtējā dabas vidē, - ostā ir jānodrošina atbilstošas un tīras sanitārās labierīcības (dušas, tualetes) ar izvietotām norādēm par to atrašanās vietu. Notekūdeņiem jātiek novadīti uz attīrīšanas iekārtām, - ja jahtu ostā ir laivu remonta vai mazgāšanas iekārtas, piesārņojums no tām nedrīkst nonākt kanalizācijā, augsnē vai ūdenī jahtu ostā un tās apkārtnē, - ostā tiek veicināti ilgtspējīgi un videi draudzīgi transporta veidi, - jahtu ostas teritorijā automašīnu izvietošana un braukšana ir pieļaujama ierobežoti un tikai speciāli norādītās zonās.
Drošība un aprīkojums	- jahtu ostā ir izvietots atbilstošs un labi pamanāms dzīvības glābšanas, pirmās medicīniskās palīdzības un ugunsdzēsības aprīkojums. Aprīkojumam jāatbilst attiecīgo valsts institūciju prasībām, - jahtu ostā ir izstrādāti rīcības plāni piesārņojuma, ugunsgrēka un citu ārkārtas situāciju gadījumos, - jahtu ostā ir nodrošināta drošības informācijas un brīdinājumu izvietošana,

⁷⁸ http://www.varam.gov.lv/lat/aktual/preses_relizes/?doc=16919

⁷⁹ <http://www.blueflag.org/Menu/Criteria/Marinas/Marina+Criteria+and+expl+notes+2013>

	· pie pietātnēm ir elektrība un ūdens. Attiecīgās instalācijas ir atbilstošas normatīvo aktu prasībām, · ostas infrastruktūra nodrošina personām ar īpašām vajadzībām (ratiņkrēslu u.c.) pietiekamu pieeju jahtu ostai, · jahtu ostā ir izvietota karte ar tajā norādītiem infrastruktūras un servisa objektiem.
--	--

Avots: <http://www.blueflag.org/Menu/Criteria/Marinas>

Lai pieteiktos līdzdalībai Zilā karoga programmā, ostai (ostas pārvaldei) ir jāsagatavo pieteikums⁸⁰ Zilā karoga saņemšanai. Pieteikumi tiek pieņemti katru gadu līdz martam, un konkrētie termiņi tiek izziņoti ik gadu, ņemot vērā Nacionālās un Starptautiskās Zilā karoga žūrijas darba grafiku.

Lai nodrošinātu neatkarīgu un pilnvērtīgu pieteikumu izvērtēšanu, Zilā karoga pieteikumi tiek vērtēti divos līmeņos – nacionālajā un starptautiskajā. Latvijā Zilā karoga kandidātus vērtē Nacionālā žūrija, kuras sastāvā ir pārstāvji no Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Satiksmes ministrijas, Veselības ministrijas, Valsts Ugunsdrošības un glābšanas dienesta, Valsts tūrisma attīstības aģentūras, Latvijas Pašvaldību savienības, Latvijas Zēģelētāju savienības, Vides aizsardzības kluba un citām institūcijām un organizācijām. Zilā karoga Nacionālo žūriju vada vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs. Atbalstu ar informāciju un ieteikumiem attiecībā uz Zilā karoga programmu Latvijā nodrošina Vides izglītības fonds.

Jūrmalas ostas devīze „Jūrmalas osta – zaļākā osta Latvijā” ir vērsta uz to, lai nākotnē sasniegtu atbilstību Zilā karoga jahtu ostām noteiktajiem standartiem un prasībām.

2.5. Piekrastes zvejas potenciāls un zvejas ostu pakalpojumu apskats

Zvejniecībai vienmēr ir bijusi liela loma Baltijas jūras krastos dzīvojošo tautu dzīvē. Šeit ir sastopami gandrīz visi populārākie zvejas veidi, t.sk. makšķerēšana no krasta un laivām, spiningošana, zemledus makšķerēšana u.c. Reģiona ūdenstilpnēs ir sastopamas aptuveni 100 dažādu zivju sugas (~45 sugas iekšējos ūdeņos un ~50 Baltijas jūrā). Atbilstoši Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģijai 2010.-2030.gadam pilsētā netiek plānota ražošanas attīstība un pieejamie resursi tiek veltīti tam, lai Jūrmala attīstītos kā starptautiskas nozīmes kūrorts. Līdz ar to arī Jūrmalas ostā netiek plānots attīstīt zveju rūpnieciskos apmēros, tomēr paredzēts atbalstīt amatierzvejas attīstību.

Šajā nodaļā sniegts apraksts par amatierzvejas kā tūrisma produkta potenciālu Jūrmalas ostā.

2.5.1. Tirgus struktūra un attīstības tendences

Amatierzvejas⁸¹ tirgus Baltijas jūras reģionā paplašinās, pozitīvi ietekmējot arī citas nozares, t.sk. tūrisma (piemēram, speciāli organizētas makšķerēšanas tūres, makšķerēšanas sacensības u.c.) un tirdzniecību (zvejas rīki, iekārtas u.c.).

Amatierzveju Latvijā regulē Ministru kabineta 2009.gada 22.decembra noteikumi Nr.1498 „Makšķerēšanas noteikumi”. Populārākās zivju sugas ir raudas, asari, līdakas un karūsas. Amatierzvejas nozveja netiek uzskaitīta, taču tiek lēsts, ka nozvejas apjomi Latvijā ir vidēji ~1 600 tonnas gadā.⁸² Augstāka amatierzvejas aktivitāte Latvijā ir novērojama ūdenstilpnēs, kuras atrodas blakus pilsētām.⁸³

⁸⁰ Anketa pieejama <http://www.videsfonds.lv/lv/zilais-karogs>

⁸¹ Definīcija saskaņā 22.12.2009. Ministru kabineta noteikumiem Nr.1498 „Makšķerēšanas noteikumi” – amatierzveja – makšķerēšana un zemūdens medības, zivju (vēžu un citu ūdens bezmugurkaulnieku) ieguve ar šajos noteikumos atļautiem makšķerēšanas, zemūdens medību un vēžošanas rīkiem.

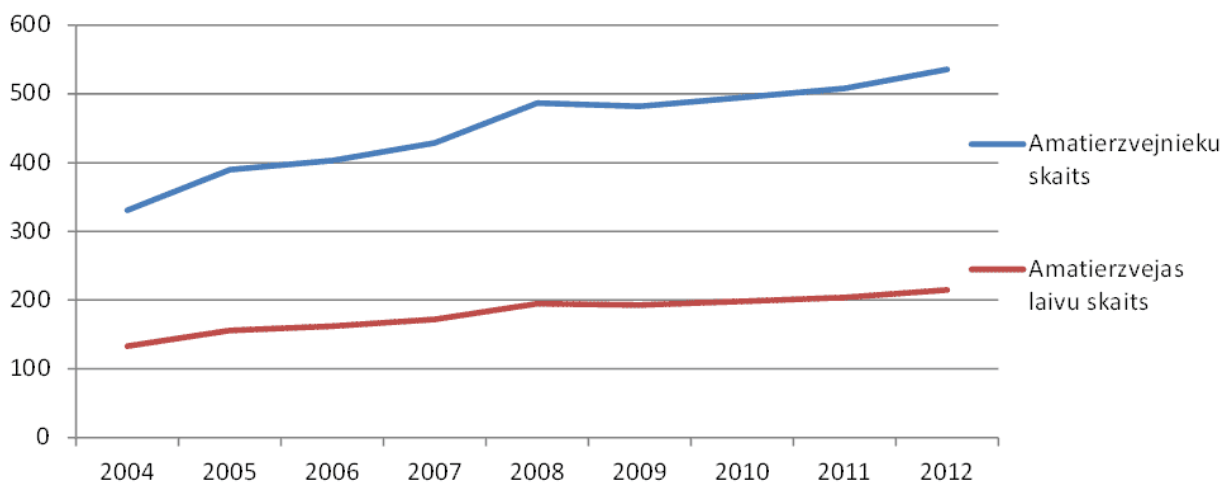
⁸² Zemkopības ministrija (<http://www.zm.gov.lv/?sadala=2088>)

⁸³ Zemkopības ministrija

Baltijas jūras reģiona ietvaros tiek pieņemts, ka aptuveni 700 000 personu ik gadu nodarbojas ar amatierzveju, no kuriem Dānijā ~300 000, Vācijā gandrīz 150 000, bet Latvijā ~120 000 cilvēku. Latvijas makšķernieku organizācijās ir reģistrētas apmēram 12 000 līdz 15 000 personas, bet tajā pašā laikā, maksimālais makšķernieku skaits, kuri iegādājas makšķerēšanas kartes, pārsniedz 90 000.

Nav iespējams precīzi noteikt amatierzvejā iesaistīto peldlīdzekļu skaitu, jo makšķerēšanai dažkārt tiek izmantoti kuģi, kuri nodarbojas ar rūpniecisko zveju, bet mazās laivas netiek reģistrētas vispār vai ir reģistrētas ar citu mērķi, piemēram, atpūtas laivas. Amatierzvejā (piekrastes ūdeņos, upēs un ezeros) pamatā tiek izmantotas mazās laivas (līdz 12 m), no kurām daudzas ir diapazonā no 5 līdz 7 metriem un ar vidējo apkalpes locekļu skaitu 2-3 personas. Aptuveni puse no mazajām laivām ir airu laivas (bez dzinēja), pārējās ir motorlaivas (ar vidējo dzinēja jaudu 20 kW).

Saskaņā ar pētījuma „*Marine Protected Areas in the Eastern Baltic Sea*” (2009.g.) datiem amatierzvejnieku skaits Rīgas jūras līča piekrastes ūdeņos ir palielinājies no 331 personām 2004.gadā līdz 487 personām 2008.gadā. Saglabājot tādu pašu palielinājuma tempu, 2012.gadā to skaits būtu palielinājies līdz 536 zvejniekiem. Tiek pieņemts, ka daļa no profesionālajiem zvejniekiem⁸⁴ kļūst par amatierzvejniekiem (zvejo 20-40 dienas gadā), kas norāda, ka arvien vairāk profesionālajiem zvejniekiem zvejniecība vairs nav vienīgais ienākumu avots. Pētījuma dati arī apstiprina iepriekš minēto pieņēmumu par vidējo zvejas laivas apkalpes lielumu (2-3 zvejnieki) un laivu skaitu Rīgas jūras līcī (sk. 18.attēlu).



18.attēls. Indikatīvais amatierzvejnieku un laivu skaits Rīgas jūra līcī, 2004.-2012.g.⁸⁵

Iepriekšminētā pētījuma aprēķini liecina, ka amatierzvejā iesaistīto peldlīdzekļu skaits ir palielinājies no ~133 laivām 2004.gadā līdz ~215 laivām 2012.gadā. Tomēr jāatzīmē, ka faktiski amatierzvejā iesaistīto laivu skaits ir daudz lielāks, jo kā jau iepriekš minēts reālo amatierzvejnieku un laivu skaitu nav iespējams noteikt, jo šāda veida statistikas dati netiek uzskaitīti.

2.5.2. Makšķerēšanas licences un organizētie amatierzvejas laivu braucieni

Makšķerēšanas licences un makšķernieku organizāciju dalības maksas ir galvenais ienākumu avots publisko un privāto ūdenstilpņu īpašniekiem. Lielākie ezeri un upes ir publiskas, bet pārējie ūdeņi – privāti. Baltijas valstu kontekstā jūras zvejas un makšķerēšanas pārvaldībā un apjomā Latvijas un Igaunijas situācija ir līdzvērtīga,

⁸⁴ Zvejnieki, kuri zvejo 70 – 100 dienas gadā

⁸⁵ SIA „NK konsultāciju birojs” iegūtie dati no LIFE Nature projekta „*Marine Protected Areas in the Eastern Baltic Sea*” (2009.g.) un ekspertu aprēķini (2009. – 2012.g.)

savukārt Lietuvā licencēto makšķerēšanas vietu nav pārāk daudz.⁸⁶ Latvijā personām vecumā līdz 16 gadiem un personām, kas vecākas par 65 gadiem, kā arī invalīdiem ir atļauts makšķerēt publiskajās ūdenstilpnēs bez makšķerēšanas kartes. Privātā ezerā, kurā zvejas tiesības nepieder valstij, zvejot var tikai ar ezera īpašnieka atļauju. Vietās, kur noteikta licencētā makšķerēšana, papildus makšķerēšanas kartei ir nepieciešama licence. Pašreiz licencēta makšķerēšana ir noteikta četrās upēs (galvenokārt uz vimbām un taimiņiem) un piecos ezeros. Kontekstā ar makšķerēšanas attīstību Jūrmalai ir pieejami apjomīgi resursi – jūra, upes (Lielupe, Vēršupīte, Sloenes un Vecsloenes upes, kā arī Hapaka grāvis un Varkaļu kanāls) un ezeri (Slokas, Aklaiss ezers, Alacis, Melnezers, kā arī Putnezers). Iegādājoties licences makšķerēt var Varkaļu kanālā, Jūrmalā esošajās upēs, ezeros un Rīgas jūras līcī. Ļoti populāra ir zemledus makšķerēšana Rīgas jūras līcī un Lielupē.⁸⁷

Salīdzinājumam 29.tabulā ir sniegts īss pārskats par makšķerēšanas licencēšanas kārtību dažādās BJR valstīs.

29.tabula. Makšķerēšanas licenču cenas Baltijas jūras reģiona valstīs

Valsts	Apraksts
Dānija	Makšķerniekiem vecumā no 18 līdz 67 gadiem ir jāiegādājas gada makšķerēšanas licences. Dānijā makšķerēšanas atļauja maksā ~13 <i>euro</i> , papildus tam, ezeros un citās ūdenstilpnēs, kas pieder makšķernieku apvienībām, nepieciešamas papildu atļaujas par atsevišķu samaksu.
Igaunija	Visiem ir tiesības publiskajos ūdeņos makšķerēt bez maksas, ievērojot likumu, sezonas ierobežojumus un atļauto aprīkojumu. Organizētā makšķerēšana, ievērojot noteikumus aprīkojumam un noteiktajās sezonās, ir licencēta, dienas licence maksā 1 <i>euro</i> , nedēļas – 3 <i>euro</i> , līdz pusgamam 13 <i>euro</i> un līdz 12 mēnešiem 20 <i>euro</i> .
Somija	Somijā valsts piederošajos ūdeņos makšķerēšanas licence gadam maksā 22-29 <i>euro</i> , uz nedēļu 7 <i>euro</i> .
Vācija	Vācijā makšķerēšanas atļauja dienā maksā 12 <i>euro</i> , 2 dienu 24 <i>euro</i> , nedēļas 33 <i>euro</i> , mēneša 63 <i>euro</i> . Noteiktos Vācijas ūdeņos ir diferencēta maksa par licenci uz gadu sākot no 60 līdz 160 <i>euro</i> . Lai makšķerētu visu gadu visos 20 reģistrētajās zonās (ezeros, upēs u.tml.) maksa par gadu 190 <i>euro</i> .
Latvija	Nepieciešams iegādāties makšķerēšanas karti - cena gadam 14,23 <i>euro</i> (Ls 10), vai trijiem mēnešiem 7,11 <i>euro</i> (Ls 5). Papildus var būt nepieciešamība iegādāties licenci konkrētajai makšķerēšanas vietai – cena no 0,71 <i>euro</i> (Ls 0,5) par dienu līdz 35,70 <i>euro</i> (Ls 25) par gadu.
Lietuva	Makšķerēšanas atļauja valsts ūdeņos, kur nav izdotas atļaujas lietot nozvejas teritorijas ir ~3 <i>euro</i> par vienu gadu un nepilns 1 <i>euro</i> par vienu mēnesi. Atļaujas makšķerēt valsts vai privātajos ūdeņos ir divreiz dārgākas (attiecīgi 6,5 un 1,8 <i>euro</i>). Citas licences (aizsargātām zivīm, intensīvi audzētām zivīm, makšķerēšana ar nestandarta ierīcēm u.c.), no 3 <i>euro</i> (dienā) līdz 30 <i>euro</i> (mēnesī).
Polijā	Zvejnieku nomātajos ezeros makšķerniekiem no nomnieka parasti ir jāiegādājas licence, kuras cena ir aptuveni 19 <i>euro</i> gadā.
Zviedrija	Piecos publiskajos ezeros un jūras piekrastes privātajos ūdeņos visiem Zviedrijas iedzīvotājiem, kā arī ārzemniekiem ir atļauts makšķerēt. Zviedrijā ir 5 ezeri, kuros makšķerēšana ir bezmaksas. Kopumā Zviedrijā makšķerēšanas licences uz nedēļu maksā 23 <i>euro</i> , uz gadu – 46 <i>euro</i> .

Avots: SIA „NK konsultāciju birojs” apkopojums no www.fishing.lv un citiem interneta resursiem

Makšķerniekiem tiek piedāvāti arī dažādi organizēti makšķerēšanas izbraucieni (sk. 30.tabulu).

30.tabula. Makšķerēšanas izbraucienu cenas Lietuvā, Igaunijā un Jūrmalā

Valsts/pilsēta	Apraksts
Lietuva	Lietuvā organizētas makšķerēšanas tūres tūristiem piedāvā Lietuvas makšķerēšanas biedrības, tūrisma kompānijas un dažādu zivju audzētavu privātpašnieki. Amatierzveju (t.sk. makšķerēšanu) piedāvā upēs, ezeros, dīķos un jūrā. Foreļu ķeršana dīķos, sākot no 20 <i>euro</i> par 1 kg. 3 dienu makšķerēšanas tūre (izmitināšana, licences, inventārs) sākot no 330 <i>euro</i> . Makšķerēšana jūrā atkarībā no ilguma 4-8 stundas maksā no ~175 līdz 400 <i>euro</i> , ieskaitot visu ekipējumu un laivu. Makšķerēšanas tūre pa dažādām upēm, kur ietvertas 4 dienas ar transfēru no lidostas, dzīvošanu, ēdināšanu, inventāru t.sk. laivas, licencēm, vienai dienai var maksāt 160 <i>euro</i> no personas.

⁸⁶ www.fishing.lv

⁸⁷ Jūrmalas TIC

	Piedāvājumā ir arī 7 dienu tūres (makšķerēšana 5 pilnas dienas), ietverot transfērus, dzīvošanu, ēdināšanu, licences, aprīkojumu, laivas, gidu no 1150 <i>euro</i> par vienu personu. Vienas dienas makšķerēšanas tūres (8 stundu) 285 <i>euro</i> , pusi dienas (5 stundas) – 200 <i>euro</i> . Cenā ir iekļauts aprīkojums, licences, pusdienas, gids.
Igaunija	Makšķerēšanas biedrību, tūrisma kompāniju organizētā makšķerēšana maksā vienai personai sākot no 130 <i>euro</i> par vienu dienu. 6 dienu makšķerēšanas tūre, nodrošinot licences, transportu, inventāru, gidu maksā 450 <i>euro</i> no personas (papildus tam – dzīvošanas izdevumi). 3 dienu makšķerēšanas tūres tiek piedāvātas ar dzīvošanu, ēšanu, licencēm, makšķerēšanu dažādās upēs un ezeros, gidu, aprīkojumu sākot no 360 <i>euro</i> no personas. Kopumā piedāvājumi no mārketinga viedokļa ir dažādi, piemēram, tiek piedāvātas īpašas makšķerēšanas tūres ģimenēm ar bērniem. Vienkārši makšķerēšanas inventāra noma ir pieejama sākot no 5 <i>euro</i> , motorlaivas noma sākot no 5 <i>euro</i> , zemledus makšķerēšanas kompleksais piedāvājums 200 <i>euro</i> no personas.
Latvija	Latvijā organizētās makšķerēšanas pasākumus tūristiem piedāvā makšķerēšanas biedrības, tūrisma kompānijas un privāto zivju audzētavu īpašnieki. Organizēta makšķerēšanas tūre 3 dienu garumā ar dzīvošanu, ēdināšanu maksā vidēji 270 <i>euro</i> . Organizēta vienas dienas makšķerēšana jūrā (Pāvilostā) maksā vidēji 20 <i>euro</i> , un ilgums ir no 2 līdz 8 stundām.
Jūrmala	Jūrmalas apkārtnē tuvākā organizētā makšķerēšana ar inventāra nomu tiek nodrošināta Kaņiera ezerā (pēc būtības vairs nav Jūrmalas administratīvā teritorija), kā arī Tukuma novadā. Piemēram, Valguma ezerā vairākas atpūtas bāzes iznomā laivas, makšķerēšanas piederumus, pati makšķerēšana maksā no 2,85 <i>euro</i> (Ls 2) stundā līdz 11,38 <i>euro</i> (Ls 8) diennaktī. Dīķos ap Jūrmalu privātpašnieki piedāvā makšķerēt vidēji par 7,11 <i>euro</i> (Ls 5) dienā. Jumpravas ezerā makšķerēšanu piedāvā par 4,27 <i>euro</i> (Ls 3) stundā un 28,46 <i>euro</i> (Ls 20) diennaktī. Engures ezerā makšķerēšana tiek piedāvāta 14,23 <i>euro</i> (Ls 10) diennaktī. Rideļu dzirnavezērā makšķerēšana tiek piedāvāta no 4,27 <i>euro</i> (Ls 3) stundā līdz 11,38 <i>euro</i> (Ls 8) diennaktī. Jūrmalā ir vairāki makšķernieku piederumu veikali (Dubultos, Kauguros, Slokā), Statoil benzīntankos var iegādāties licences, taču nav attīstīts pakalpojums – organizēta grupu makšķerēšana; makšķerēšanas braucienus uz Jūrmalas ūdenstilpnēm organizē tūrisma kompānijas pēc individuāla pieprasījuma.

2.5.3. Ostas pakalpojumi

Amatierzvejas esamība ir interesanta ostas attīstībai, jo amatierzvejas flotei nepieciešamība pēc dažādiem ostas pakalpojumiem gada griezumā ir salīdzinoši patstāvīgāka (degvielas patēriņš u.c.) nekā, piemēram, burātājiem vai atpūtas laivām, tā kā zveja ir mazāk atkarīga no laika apstākļiem. Taču jāatzīmē arī, ka daļa atpūtas laivu un zvejnieku neizmanto ostu infrastruktūru, bet pietauvojas krastmalā.

Amatierzvejas nodrošināšanai nepieciešamos ostas pakalpojumus var iedalīt divās kategorijās – pamatpakalpojumi un papildu pakalpojumi, tomēr tie pēc būtības neatšķiras no atpūtas laivām nepieciešamajiem pakalpojumiem (sk. 27.tabulu 2.4.4.sadaļā), tomēr papildus tiem jānodrošina:

- pamatpakalpojums – organisko atkritumu savākšana,
- papildu pakalpojums – zivju apstrādes telpas (tīrīšanas galdiņi, ledusskapis/ledus drupinātājs u.c.), kā arī veikali (zvejas inventārs, ledus u.c.).

2.5.4. Pamatprasības infrastruktūras izveidei

Nepieciešamā infrastruktūra lielā mērā ir atkarīga no zvejas apjoma, paredzamā sniegto pakalpojumu līmeņa un no tā, kā amatierzveja iekļausies citās ostas darbības jomās (jahtu apkalpošana, ūdenssporta aktivitātes u.c.). Infrastruktūras attīstība var sākties no rampas (vairākiem lietotājiem) un laivu slipa līdz speciāli izbūvētām ēkām, kurās var apkalpot arī rūpnieciskās zvejas kuģus. Amatierzvejas nodrošināšanai nepieciešamās infrastruktūras izveidei piemērojamas tādas pašas pamatprasības kā jahtu apkalpošanai, skatīt iepriekš 2.4.3.sadaļā).

Paaugstināta pakalpojuma līmeņa sniegšanas gadījumā nepieciešama tāda papildu infrastruktūra kā:

- piestātnes pie laivu rampas, lai atvieglotu iecelšanu/izcelšanu,
- ceļamkrāns (pacēlājs),
- laivu remonta iespējas,
- atsevišķa skatu platforma,

- tualetes/atpūtas telpas,
- piekļuve tirdzniecības vietām (zvejas lietu veikals, pārtika u.c.),
- piekļuve vienkāršām zivju apstrādes iekārtām (piemēram, tīrīšanas galds, ledusskapji/ledus),
- apgādes iespējas un piekļuve biroja telpām,
- piknika/grila aprīkojums.

Piekrastes zvejai būtu nepieciešamas:

- speciāli izveidotas piekļuves vietas jūrai,
- piebraucamie ceļi un autostāvvietas,
- atkritumu urnas/organisko atkritumu savākšana,
- norādes un apzīmējumi,
- piestātne.

Papildus infrastruktūrā varētu iekļaut:

- dzeramo ūdeni,
- elektrību/apgaismojumu,
- atpūtas/izklaides parku.

2.6. Laivu ekskursijas, kuģīšu kruīzi un ūdens taksometri

Vienas dienas upju kruīzi (bez nakšņošanas) un laivu ekskursijas ir standarta tūristu piesaistes pakalpojums Eiropas pilsētās, kuras atrodas tiešā ūdens tuvumā. Maršruti un laivu piestāšanās vietas lielā mērā ir atkarīgas no apkārtējās ainavas pievilcības, vēsturiskiem un citiem konkrētajai vietai raksturīgiem apskates objektiem. Ekskursijas pa ūdenstilpnēm ir viens no visefektīvākajiem ceļojumu veidiem, kā izpētīt vietējo kultūru un apkārtējo ainavu, kā arī tās bieži tiek izmantotas kā sabiedriskais transports. Padomju laikos Lielupē bija ļoti intensīva kuģīšu satiksme, kas nodrošināja sabiedriskā transporta pakalpojumus starp Rīgu, Jūrmalu un Jelgavu, kā arī bija izveidota atbilstoša infrastruktūra (piestātnes) vairākās vietās gar upi. Mūsdienās šī piestātņu infrastruktūra ir daļēji saglabājusies, kas ļauj vasaras sezonā nodrošināt laivu ekskursijas tūristiem starp Rīgu un Jūrmalu. Salīdzinot ar citām pilsētām un jūras kūrortiem Eiropā, Jūrmalā pilnībā netiek izmantots Jūrmalaspotenciāls ūdenstūrisma jomā tieši attiecīgas ostu infrastruktūras neesamības dēļ.

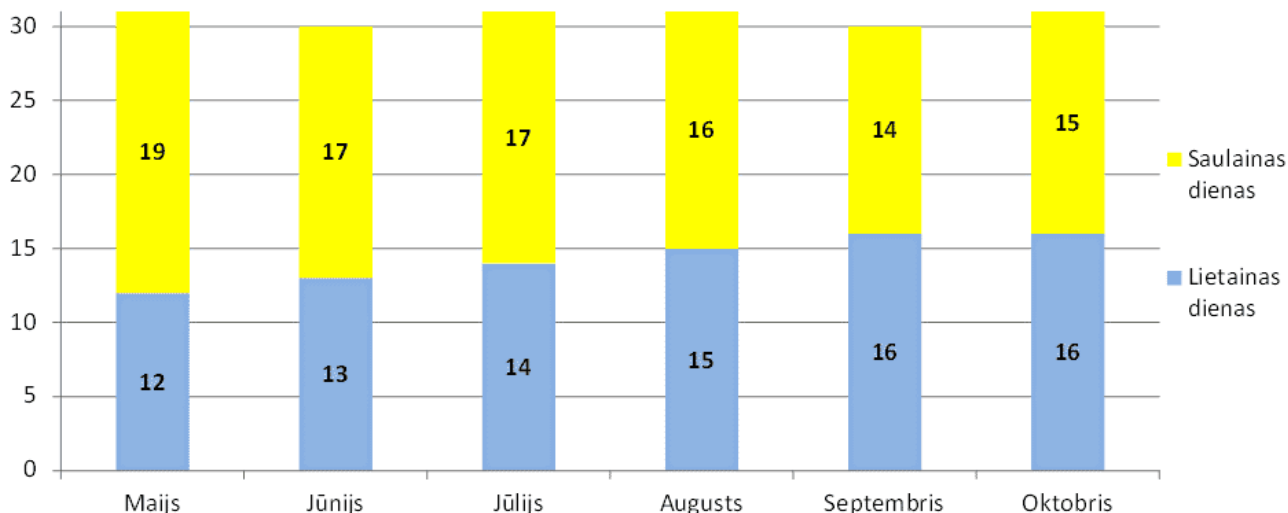
2.6.1. Tirgus struktūra un attīstības tendences

Lai arī laivu ekskursijām, kuģīšu kruīziem un ūdens taksometriem ir vajadzīga principiāli līdzīga ostu infrastruktūra, tomēr tiem ir dažāda mērķauditorija. Laivu ekskursiju un kuģīšu kruīzu segmenti darbojas salīdzinoši līdzīgā tirgū, turpretī ūdens taksometri vai upju tramvajs var būt daļa no sabiedriskā transporta un iekļauties pilsētas mobilitātes sistēmā. Atrodoties Rīgas tuvumā, lielākā daļa aplūkojamo pakalpojumu ir saistīti ar braucieniem pa Daugavu, Bulļupi un Lielupi.

Laivu ekskursijas un kuģīšu kruīzi

Laivu ekskursijas un kuģīšu kruīzi piedāvā tūristiem unikālu veidu, kā iepazīt pilsētu un ainavu, kuru viņi apmeklē. Parasti šie laivu braucieni tiek organizēti kā īsi (no 1 līdz 3 stundām) atpūtas/ekskursiju izbraucieni turp un atpakaļ. Laivu ekskursijas/kuģīšu kruīzi kopā ar ekskursijām pieturvietās veido noteiktā reģiona/pilsētas integrētu tūrisma piedāvājumu. Šādi tūrisma pakalpojumi parasti ir ļoti „elastīgi”, t.i., jo vairāk piesātināts ir tirgus (pastāv liela konkurence), jo vairāk novatorisku un integrētu pakalpojumu var atrast. Pieprasījumam pēc laivu ekskursijām un kuģīšu kruīziem ir izteikti sezonāls raksturs, kas attiecībā uz Rīgas reģionu ir aptuveni no maija sākuma līdz oktobra beigām. Tā kā nav pieejama oficiālā statistika par laivu ekskursiju un kuģīšu kruīzu

darbības apjomu Rīgas reģionā, aptuvenai pieprasījuma līmeņa noteikšanai tika veikti indikatīvi aprēķini par vidējo šāda pakalpojuma izmantošanas intensitāti, pamatojoties uz galvenajiem ietekmes faktoriem (darba dienas/brīvdienas, lietaino un saulaino dienu attiecība u.c.). Aprēķinos tiek pieņemts, ka sezona ilgst apmēram 180 dienas, no kurām 132 ir darba dienas un 48 brīvdienas. Vidējais lietaino un saulaino dienu skaits mēnesī ir atspoguļots 20.attēlā.



19.attēls. Lietaino un saulaino dienu skaits mēnesī (vidēji) Rīgā⁸⁸

Pakalpojumu izmantošanas rādītāji ir svarīgi, lai noteiktu aptuvenu ostas infrastruktūras izmantošanas intensitāti noteiktā laika posmā. Savukārt ostu ieņēmumu prognozes no tūrisma tiek balstītas uz faktisko pietātnu izmantošanas statistiku, piemēram, ienākošo jahtu/laivu skaitu, pasažieru skaitu u.c.

Kuģīšu kruīzi starp Rīgu un Jūrmalu

Pašreiz (2015.gada sezonā) pastāvīgus ūdenstransporta pakalpojumus starp Rīgu un Jūrmalu piedāvā kuģītis „New Way” ar ikdienas reisu no 1.maija līdz 30.septembrim. Kuģīša ietilpība ir līdz pat 90 pasažieriem, ir pieejama tualete un kafejnīca/bārs. Ceļojums no Rīgas sākas plkst. 11.00 no pietātnes blakus skulptūrai „Lielais Kristaps” un pēc 2,5 stundu brauciena kuģītis pietāj Majoros – galvenajā Jūrmalas pietātnē, kuru izmanto un uztur Jūrmalas ostas pārvalde un kura atrodas ~200 m attālumā no dzelzceļa stacijas „Majori”. Maršrutā nav paredzētas pieturvietas. Atkarībā no pieprasījuma Jūrmalā pasažieriem tiek piedāvāta iespēja braukt uz pilsētas centru vai arī ir iespēja doties vienas stundas izbraucienā pa Lielupi. Kuģītis atpakaļ uz Rīgu dodas plkst. 17.00. Izbrauciens notiek, ja ir vismaz 10 pasažieri.⁸⁹

31.tabula. Kuģīša „New Way” kursēšanas grafiks un cenas 2013.gadā (latos)

Maršruts	Pieaugušo biļete (EUR)	Bērnu (6-12 g.v.) biļete (EUR)
Rīga (50 m no skulptūras "Lielais Kristaps" pie Akmens tilta) – Jūrmala (Majori)	20	10
Vienas stundas izbrauciens pa Lielupi	5	5
Majori-Rīga	15	10

Avots: <http://www.tourism.jurmala.lv/page/1712>

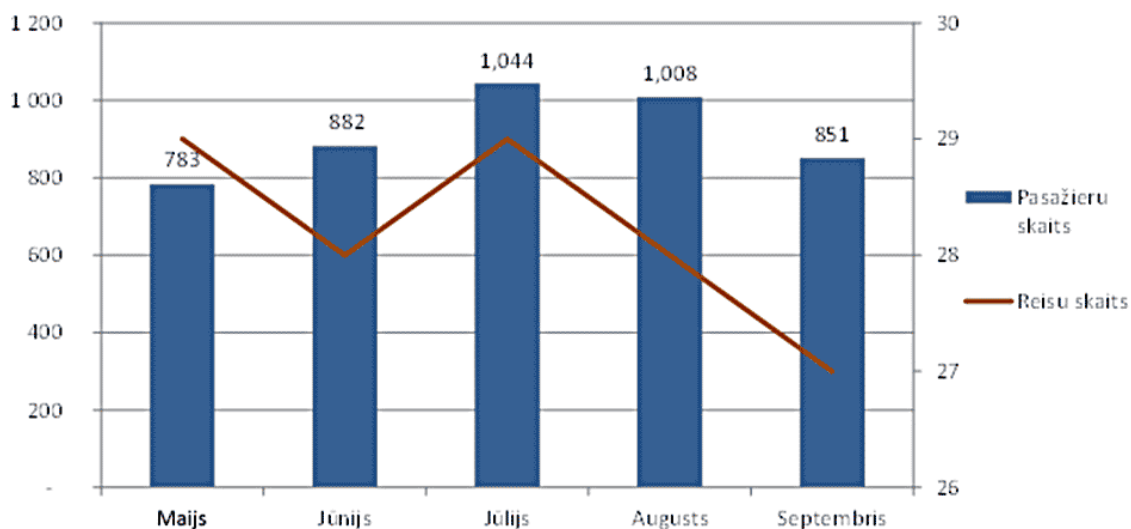
⁸⁸ SIA „NK konsultāciju birojs” iegūtie dati no www.latvia.climatemps.com

⁸⁹ <http://www.tourism.jurmala.lv/page/1712>

Arī operators SIA „Vižņi” katru dienu piedāvā braucienus ar kuģīti „Jūrmala” ar izbraukšanu no Rīgas plkst. 11.30 un ierašanos Jūrmalā plkst. 14.30. Vienvirziena biļetes cena 7,11 *euro* vienai personai.⁹⁰ Savukārt kruīza kuģīšu operators „Rīga Cruises”⁹¹ piedāvā braucienus tikai pēc individuāla pasūtījuma.

Tā kā šie operatori ir vienīgie, kuri nodrošina regulāru kuģīšu satiksmi starp Rīgu un Jūrmalu, tad var secināt, ka pastāv tirgus pieprasījums pēc šāda pakalpojuma un saglabājas zināms attīstības potenciāls.

Pašreizējās kuģīšu satiksmes intensitātes starp Rīgu un Jūrmalu novērtējums ir atspoguļots 20.attēlā. Novērtējumā tiek pieņemts, ka 20% no lietainajām dienām pakalpojums netiek piedāvāts, bet vidējais noslogojums ir 30% maijā, 35%, jūnijā un septembrī, un 40% jūlijā un augustā.⁹²



20.attēls. Vidējais reisu (labā ass) un pasažieru skaits (kreisā ass) mēnesī maršrutā Rīga-Jūrmala (turp un atpakaļ)⁹³

Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiek novērtēts, ka vienas sezonas laikā maršrutu Rīga-Jūrmala kopumā varētu izmantot ~4 568 pasažieri (141 reisi).

Ekskursijas pa Daugavu

Ekskursijas ar upes kuģīšiem ir standarta tūristu piesaistes pakalpojums Eiropas pilsētās, kuras atrodas tiešā ūdens tuvumā. Daugavas labajā krastā Vecrīgas tuvumā ir izvietojušās vairākas piestātnes, no kurām katru dienu no maija līdz oktobrim notiek ekskursijas ar kuģīšiem. Trīs operatori (sk. 32.tabulu) piedāvā upju kruīzus un citas ekskursijas pa Daugavu (līdz līcim), tūristu pārvadājumus nodrošinot ar sešiem kuģīšiem (kopējā pasažieru ietilpība ~745 personas).

32.tabula. Pārskats par kuģīšu ekskursijām pa Daugavu (ar sākumu/beigām Rīgā) 2013.gadā

Kuģītis	Kuģīša ietilpība (pers.)	Maršruts	Ekskursijas ilgums	Cena EUR (pieaugušie)	Kursēšanas grafiks	Operators
„Vecrīga”	150	Daugavas upes kruīzs	1 stunda	7	4x dienā	Rīga Cruises
		Rīga-Rīgas jūras līcis-Rīga	2 stundas	15	2x nedēļā	(SIA „Rīga
		Rīga-Mežaparks-Rīga		n/d	n/d	Travel Agency”)
„Misisipi”	200	Daugavas upes kruīzs	1 stunda	n/a	4x dienā	
		Rīga-Rīgas jūras līcis-Rīga	2 stundas	n/a	2x nedēļā	

⁹⁰ <http://vizni-jurmala.com/jurmala.php>

⁹¹ www.rigacruises.com

⁹² Pamatojoties uz veiktajiem novērojumiem un vidējiem tirgus datiem

⁹³ SIA „NK konsultāciju birojs” ekspertu aprēķins

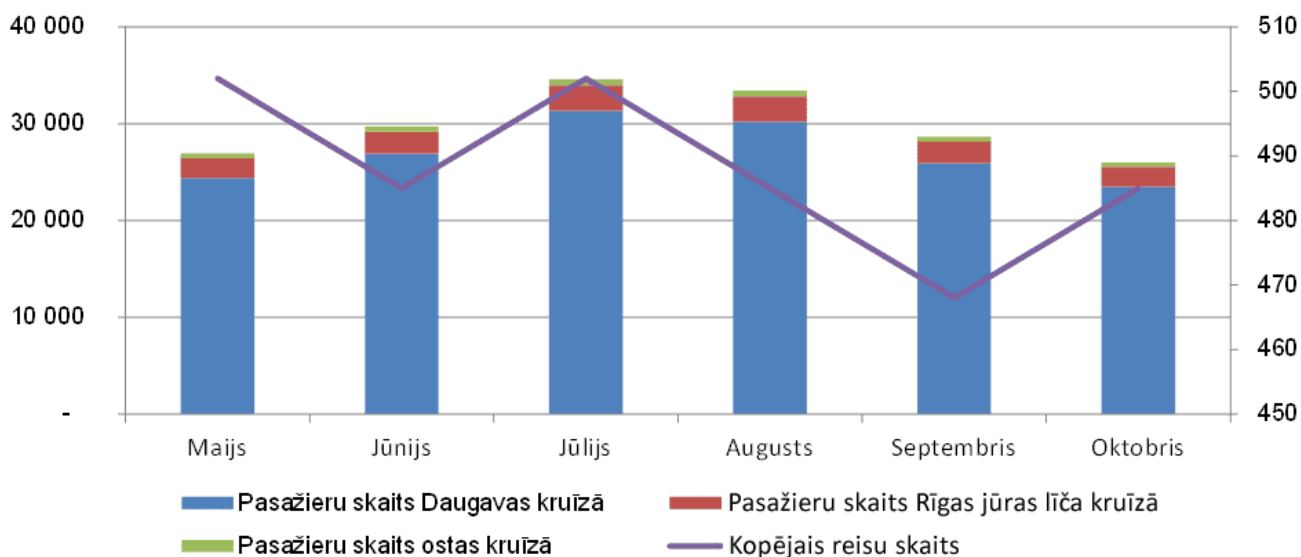
Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

„Bērze”	25	Rīga-Doles sala-Rīga	1 stunda	n/a	n/a	
„Jūrmala”	~ 100	Daugavas upes kruīzs	1 stunda		2x dienā	SIA "Vižņi"
		Rīga-Rīgas jūras līcis-Rīga	2 stundas		1x dienā	
„Jelgava”	~ 200	Daugavas upes kruīzs	1 stunda	7 EUR	4x dienā	Rīga
„Horizonts”	~ 50	Rīga-Rīgas osta/Mīlestības sala-Rīga	1 stunda	n/a	1x dienā	Sightseeing Service
		Rīga-Rīgas jūras līcis-Rīga	2,5 stundas	n/a	1x dienā	

*Cenas norādītas ar PVN. Nav paredzētas ģimeņu vai grupu biļetes

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no operatoru mājas lapām

Pašreizējās kuģīšu ekskursijas pa Rīgu var sagrupēt trīs dažādos maršrutos – kruīzs pa Daugavu, kruīzs līdz Rīgas jūras līcim un ekskursija pa ostas teritoriju. Tā kā nav pieejama statistiskā informācija par pārvadāto pasažieru skaitu un kuģu reisu skaitu, tad tāpat kā iepriekš novērtējumā tiek pieņemts, ka 20% no lietainajām dienām netiek piedāvāts pakalpojums, bet vidējais noslogojums ir 30% maijā un oktobrī, 35%, jūnijā un septembrī, un 40% jūlijā un augustā⁹⁴ (sk. 21.attēlu).



21.attēls. Vidējais reisu (labā ass) un pasažieru skaits (kreisā ass) mēnesī⁹⁵

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem aprēķiniem vislielākais pasažieru skaits ir Daugavas kruīzā – ~162 240 pasažieru sezonā (2 366 reisu), tad seko Rīgas jūras līča kruīzs ar ~13 693 pasažieriem (392 reisi) un ostas kruīzs ar 3 381 pasažieri (169 reisi). Kopējais sezonā pārvadātais tūristu daudzums ir 179 314 pasažieri (2 927 reisu).

Pašreiz Jūrmalā nav pastāvīga piedāvājuma ekskursijām pa Lielupi. Var prognozēt, ka līdz ar ostas infrastruktūras izveidi šis tūristu piesaistes veids varētu kļūt par nozīmīgu tūrisma produktu Jūrmalā.

Laivu ekskursijas pa Rīgas kanālu un Daugavu

Salīdzinoši jauns piedāvājums tūristiem Rīgā ir mazo tūrisma laivu ekskursijas pa Rīgas kanālu ar iebraukšanu Daugavā (t.sk. Rīgas ostas teritorijā). Maršruts (turp un atpakaļ) ietver braucienu pa Rīgas kanālu (~3,2 km garumā) un Daugavu (~5,1 km garumā), un tas ilgst no 1 līdz 3 stundām, atkarībā no izvēlēta operatora un pakalpojuma paketes. Izbraucieni tiek organizēti ar koka laivām, kas rada īpašu senatnes atmosfēru, uzsverot Rīgas vēsturisko pievilcību kombinācijā ar industriālo/ostas objektu apskati Andrejsalā.

⁹⁴ Pamatojoties uz veiktajiem novērojumiem un vidējiem tirgus datiem

⁹⁵ SIA „NK konsultāciju birojs” ekspertu aprēķins

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Sezonas laikā septiņas dienas nedēļā (no plkst. 9.00-22.00) ekskursijas piedāvā divi operatori, kas šo pakalpojumu veic no sešām dažādām piestātnēm ar septiņām laivām, kuru kopējā ietilpība ir 92 personas (sk. 33.tabulu). Ekskursijas notiek ar ~20 minūšu intervālu. Ņemot vērā šādu laivu izmērus, tām salīdzinot ar upju kruīzu kuģiem, nepieciešamas mazākas piestātnes.

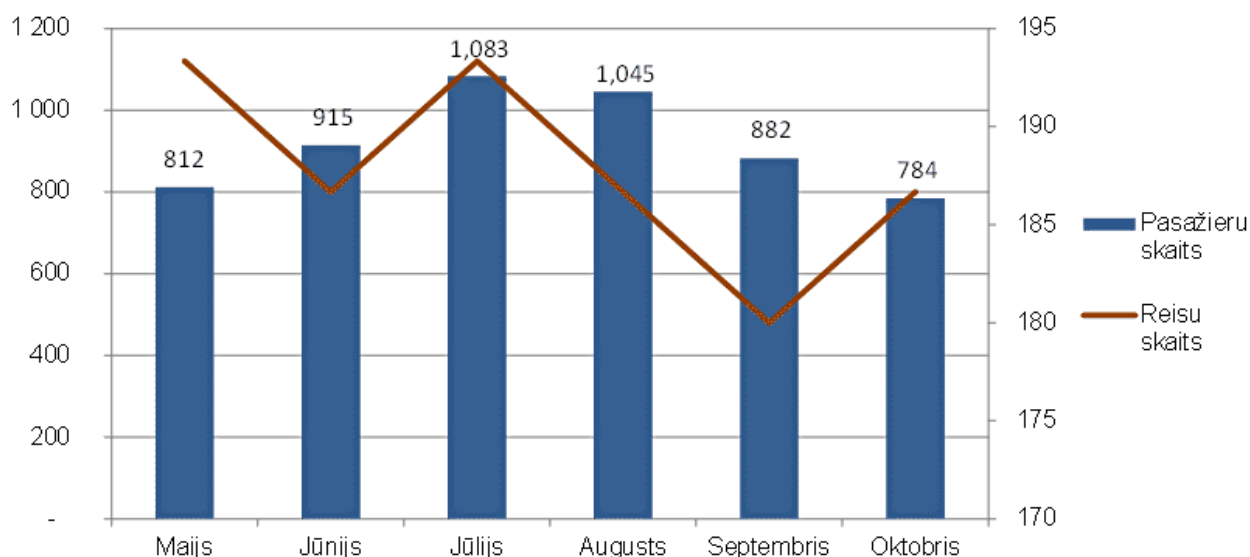
33.tabula. Pārskats par laivu ekskursijām Rīgas kanālā 2013.gadā

Laiva, tips	Maksimālā ietilpība (pers.)	Maršruts	Operators, cena
„Juwel” – sena koka kanāla laiva	14	Ievērojamāko vietu apskates ekskursija (turp un atpakaļ)	„Rīga Cruises”, Cena 14,23 euro pieaugušajiem*
„Kate” – vēsturiskas laivas atveidojums	10		
„River cab” – sena koka kanāla laiva	12		
„Maria” – vēsturiskas laivas atveidojums	8	Ievērojamāko vietu apskates ekskursija (turp un atpakaļ) ar 12 pieturvietām	SIA „Kanāla Motorlaivu Kompānija”, Cena 17,07 euro pieaugušajiem*
„Rebeka” – vēsturiskas laivas atveidojums	17		
„Darling” – sena koka kanāla laiva	13		
„Laima” – vēsturiskas laivas atveidojums	18		

*Cenas norādītas ar PVN. SIA „Kanāla Motorlaivu Kompānija” piedāvā arī laivas īri par 128,06-313,03 euro (Ls90-220) par stundu.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no operatoru mājas lapām

Lai noteiktu aptuveno pasažieru un reisu skaitu, tika izmantoti tie paši pieņēmumi kā iepriekšējos aprēķinos.



22.attēls. Vidējais reisu (labā ass) un pasažieru skaits (kreisā ass) mēnesī Rīgas kanāla ekskursijās⁹⁶

Aprēķini rāda, ka sezonā Rīgas kanāla ekskursijās tiek pārvadāti ~5 521 pasažieru (1 127 reisi). Ekskursiju piedāvājumi pa Lielupi ar mazām laivām, bet biežu kursēšanas grafiku, īstermiņā un ilgtermiņā var kļūt par interesantu piedāvājumu Jūrmalas tūristiem.

Individuālās laivu ekskursijas

Papildus organizētajiem laivu izbraucieniem, tūristiem un vietējiem iedzīvotājiem ir iespēja noīrēt laivu individuāliem izbraucieniem. Šādus piedāvājumus parasti izmanto grupas 15 līdz 20 personu sastāvā kāzu vai dzimšanas dienas svinībām, foto sesijām u.c. mērķiem. Populārākie maršruti ir pa Daugavu, Buļļupi, Lielupi un izbraucieni līdz Rīgas jūras līcim. Maršrutu un pieturvietas izvēlas pasūtītājs, saskaņojot to ar kapteini. Šādu ekskursiju vidējās izmaksas ir aptuveni 65 euro stundā. Jūrmalā vēsturisko buru kuģi „Lībava” var iznomāt par

⁹⁶ SIA „NK konsultāciju birojs” ekspertu aprēķins

213,43 euro stundā. Laivas ar 40 personu ietilpību tiek izmantotas individuālu reisu nodrošināšanai pa Lielupi, Rīgas jūras līci un 2-3 dienu reisiem uz Igaunijas salām.

Ūdens taksometri un upju tramvajs

Atšķirībā no laivu ekskursijām un upju kruīziem, ūdens taksometru vai upju tramvaju satiksme netiek plānota, lai apmierinātu tūristu pieprasījumu. Tie ir integrēti iekšzemes sabiedriskā transporta sistēmā un parasti savieno apdzīvotas vietas abos upes krastos, ar mērķi samazināt sastrēgumus uz tiltiem un tuneļiem.

Lai arī sabiedriskais upju transports bija samērā populārs padomju laikos, taču mūsdienās šāds pakalpojums netiek piedāvāts. Lai novērtētu pieprasījumu pēc šāda pakalpojuma (maršrutā Rīga-Jūrmala-Jelgava) un noteiktu tā attīstības potenciālu, ir nepieciešams izstrādāt tehniski ekonomisko pamatojumu.

2.6.2. Lietotāja profils

Tipisks laivu ekskursiju un upju kruīzu izmantotājs ir vietējais vai ārvalstu tūrists vecumā no 30 līdz 70 gadiem, pārstāvēdams dažādas iedzīvotāju grupas. Lielāko daļu veido ģimenes ar bērniem un cilvēki senioru vecumā. Visu šo grupu vienojošās vēlmes ir labi laika apstākļi un interesantas ekskursijas par mērenu cenu.

2.6.3. Pamatprasības infrastruktūras izveidei

Laivu ekskursijām, upju kruīzu un ūdens taksometru darbības nodrošināšanai nepieciešamā infrastruktūra atšķiras no citām ostas darbībām nepieciešamās infrastruktūras (piemēram, jahtu piestātne, piekrastes zveja, ūdenssports u.c.), tāpēc ir nepieciešams veidot speciālās piestātnes. Šādas infrastruktūras izveidē ir jāņem vērā esošā sauszemes transporta infrastruktūra, lai varētu nodrošināt vienmērīgu pasažieru piekļuvi visā maršruta garumā. Piestātņu izvietojumu nosaka tādi faktori kā apskates/tūrisma objektu esamība, apdzīvotās vietas blīvums un tirdzniecības/industriālo objektu esamība (upju taksometra gadījumā). Nepieciešamās infrastruktūras izveidē ir jāņem vērā laivu operatoru pakalpojumu līmenis, kuru tie plāno nodrošināt, piemēram, laivu lielums, kursēšanas biežums, maršruts, kā arī pārvadājamo pasažieru skaits. Infrastruktūru var veidot ļoti plašā diapazonā – sākot no vienkāršas piestātnes krastmalā līdz pat pasažieru termināļiem/tūristu centriem. Nepieciešamās infrastruktūras izveidei var izdalīt šādas papildu prasības (salīdzinot ar infrastruktūru jahtu ostai (skatīt 2.4.3.sadaļu):

- tualetes/atpūtas telpas,
- uzgaidāmās telpas/soliņi,
- atsevišķa skatu platforma,
- vieta veikalam, kafejnīcai, kioskam,
- tūrisma informācijas punkti,

pakalpojumu sniegšanā iesaistīto laivu stāvēšanas vietā (mājas bāzē) ir nepieciešama šāda infrastruktūra:

- elektrības pieslēgums/apgaismojums,
- dzeramais ūdens,
- atkritumu urnas/atkritumu savākšana,
- notekūdeņu un kanalizācijas savākšanas sistēma,
- degvielas uzpilde (benzīns, dīzeļdegviela, smērvielas),
- piestātne,
- norādes un apzīmējumi,
- navigācijas zīmes,
- laivu remonta aprīkojums,

- apgādes iespējas un piekļuve biroja telpām.

2.6.4. Ostas pakalpojumi

Papildus tipiskajiem ostas pakalpojumiem, kas minēti iepriekš, kruīza kuģīšu stāvvietā (bāzē) pieejamie pakalpojumi ir iedalāmi divās kategorijās – pamatpakalpojumos un papildus pakalpojumos (sk. 34.tabulu). Dažos gadījumos kuģīšu bāze var būt apvienota ar pasažieru piestātņi, līdz ar to tajā ir jānodrošina attiecīga infrastruktūra un nepieciešamie pakalpojumi arī pasažieriem.

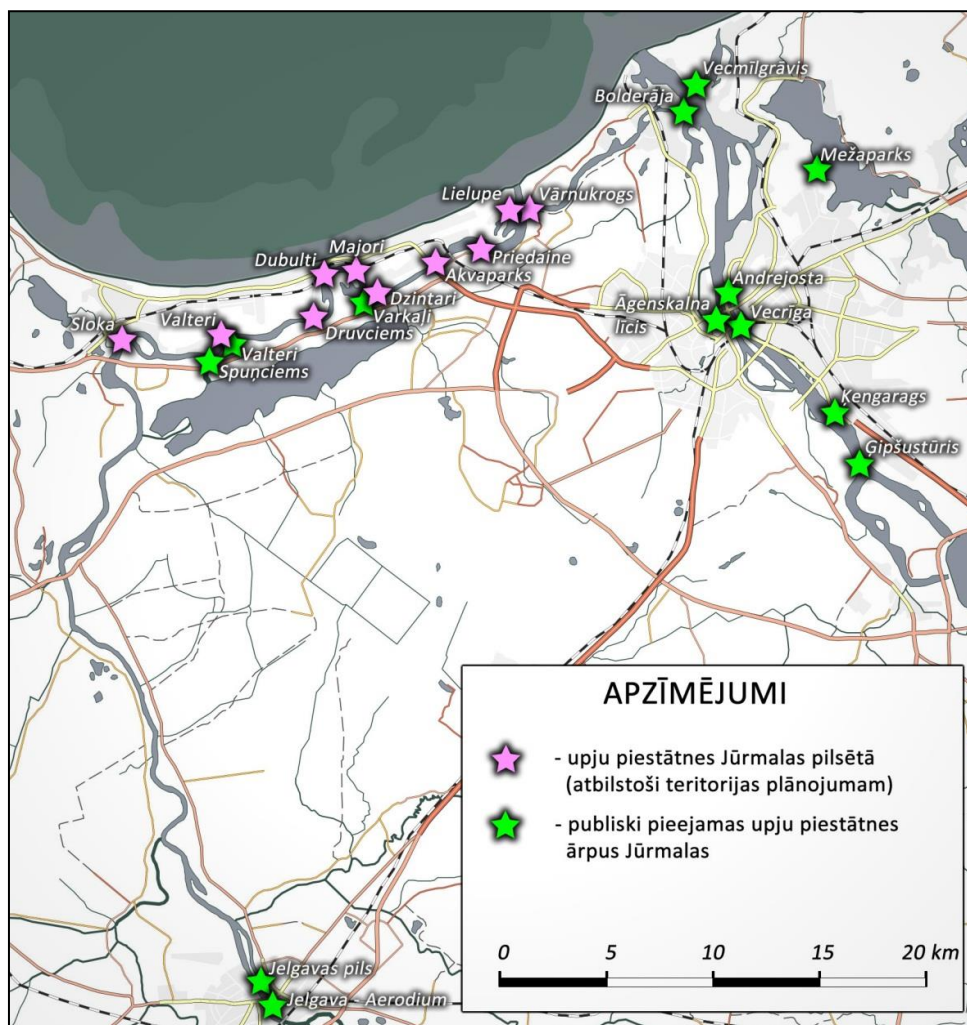
34.tabula. Tipiskākie pakalpojumi kruīza kuģīšu piestātnēs (bāzēs)

Pakalpojuma līmenis	Pakalpojums
Pamatpakalpojumi	· piestātnes, · elektrība/apgaismojums, · cieta atkritumu savākšana, · ugunsdrošība, · kārtība un drošība (apsardze u.c.), · brīva piekļuve, · automašīnu stāvvietas.
Papildu pakalpojumi	· vides aizsardzība, · ostas kapteinis, · drošības dienests, · pirmās medicīniskās palīdzības punkts, · degvielas uzpilde (degviela, smērvielas), · elektrība krastā (laivām), · rampa un/vai pacēlājs (krāns), · apkopes un remonta pakalpojumi, · laivu mazgāšanas kameras/stacijas, · laivu uzglabāšana ziemā.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

2.6.5. Plānotā attīstība

Jūrmalas teritorijas plānojuma ietvaros ir plānots attīstīt piestātnes Lielupes krastā. Vairākas upju kuģu piestātnes Latvijas centrālajā daļā ir saglabājušās vai tiek attīstītas Rīgā, Jūrmalā, Jelgavā, Ķekavas un Babītes novados (sk. 23.attēlu).



23.attēls. Upju kuģu pietātnes Latvijas centrālajā daļā⁹⁷

2.7. Pludmales un ūdenssporta tūrisms

Jūrmala ir lielākā kūrortpilsēta Baltijas valstīs, kura ir pazīstama ar veselīgo klimatu, ārstnieciskajiem minerālūdeņu avotiem un dūņām. Tradicionāli pilsētā apmeklētājiem tiek piedāvātas arī dažādas ūdenssporta aktivitātes. Divas pilsētas pludmales (Majori un Jaunkēmeri) ir saņēmušas Zilo karogu. Pludmales un ūdenssporta aktivitātes galvenokārt tiek piedāvātas Jūrmalā un Lielupes krastos. Jūrmalā tiek piedāvātās tādas ūdenssporta aktivitātes kā airēšana, smaiļošana, ūdens velosipēdi, ūdens slēpošana, kaitsērfings, vindsērfings, veikbords, motorlaivas, burāšana u.c. Ūdenssporta aktivitāšu centri atrodas galvenokārt tieši pie jūras pludmales un gar Lielupes krastiem (starp dzelzceļa tiltu un Majoriem). Var pieņemt, ka, attīstoties Jūrmalas ostai, vidējā un ilgtermiņā var mainīties ūdenssporta aktivitāšu sniegšanas vietas.

Laivu tūrisms

Laivu tūrisms ir tūrisma veids, kur kā transporta līdzekli izmanto ar cilvēka spēku kustināmu peldu līdzekli – plostu, airu laivu, kanoe u.tml. Jūrmalas pilsētā laivu tūrisms šobrīd ir savas attīstības sākuma stadijā, bet tam ir liels attīstības potenciāls pateicoties pieejamiem ūdens tūrisma resursiem.

⁹⁷ SIA „NK Konsultāciju birojs” karte

Vispiemērotākās ūdens tūrisma attīstībai ir tieši Jūrmalas upes. Īpašu pilsētas viesu interesi piesaista upes, kuras atrodas Ķemeru nacionālā parka teritorijā – Slocenes un Vecslocenes upes posmā no Jaunķemeru ceļa līdz Slokas ezeram un tālāk līdz Lielupei.

Šobrīd upes nav sakārtotas, lai tās būtu piemērotas laivu tūrismam – nav izstrādāti precīzi laivu tūrisma maršruti. Arī dabā nav veiktas atzīmes laivu maršrutu ceļā. Nepieciešams būtu arī attīrīt upes no piesārņojuma, iekārtot atpūtas vietas maršrutu ietvaros, izstrādāt laivu maršrutu kartes un iezīmēt šos maršrutus dabā.

Ūdenssports

Jūrmalā ir attīstīti arī dažādi ūdens sporta veidi, kas var interesēt Jūrmalas pilsētas viesus. Pilsētas daļā Lielupē jau tradicionāli darbojas Specializētā airēšanas sporta skola, Sporta klubs „Majori” (airēšana, kanoe, smaiļošana),⁹⁸ Priedainē darbojas ūdenssporta un atpūtas centrs „Stūris”,⁹⁹ kur ir iespējams slēpot ar ūdensslēpēm, braukt ar veikbordu, ceļu dēli, lidslēpi, kā arī vizināties uz piepūšama balona. Šobrīd ūdens tūrisma un sporta veidu piedāvājums uz Lielupes upes ir koncentrēts pilsētas sākumā – Lielupē un Priedainē, pie tam atsevišķi produkti ir pieejami Jūrmalaslabajā krastā, kur piekļūt var tikai ar privāto transportu.

Pilsētā ir iespējams arī iznomāt ūdens motociklus un ūdens velosipēdus. Tā kā ūdens motociklu lietošana ir pasākums, kurš rada troksni un papildu risku pludmalē, tad vietas, kur ar tiem var braukāties būtu ne tikai jāierobežo, bet arī jākontrolē robežu ievērošana.

Tā kā netiek apkopota informācija par pilsētas viesiem, kas nodarbojas ar dažādiem ūdens sporta veidiem Jūrmalā, nav iespējams noteikt šī tūrisma novirziena popularitāti.

2.7.1. Tirgus struktūra un attīstības tendences

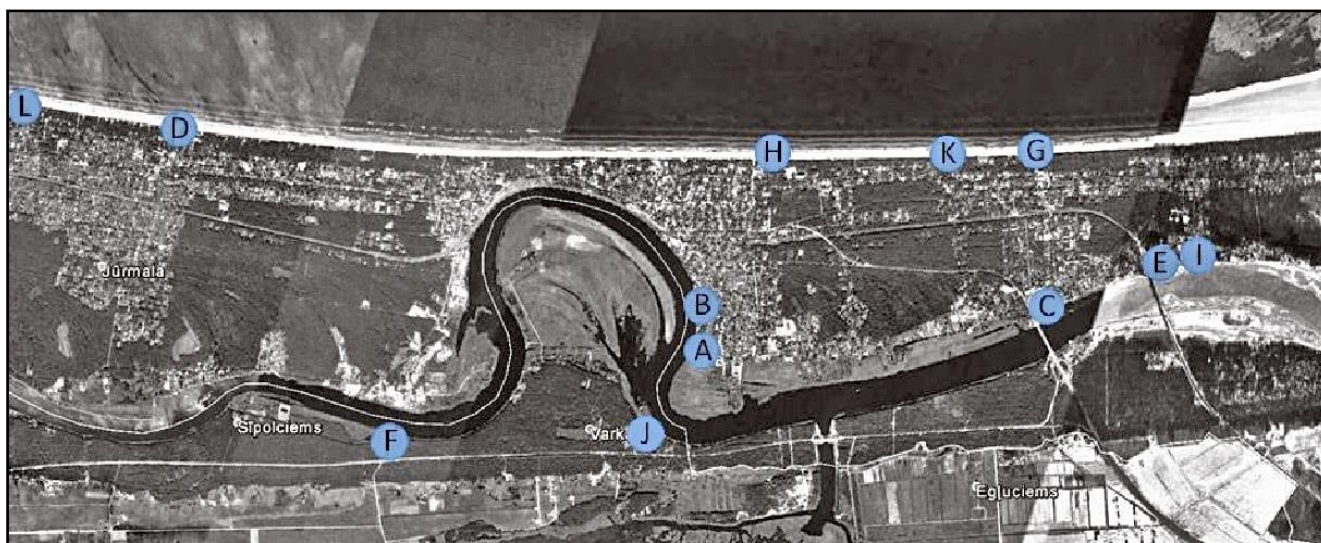
Pludmales un ūdenssporta aktivitātes ir cieši saistītas ar vietējo tūrisma tirgu. Lai gan netālu no Jūrmalas atrodas galvaspilsēta Rīga, ūdenssporta aktivitāšu tirgū nav novērojama būtiska konkurence, jo Rīga tiek uzskatīta par kultūras tūrisma galamērķi, bet Jūrmalas priekšrocības ir tās dabas resursi un pludmales. Tā kā vides aizsardzības jautājumiem ir būtiska ietekme uz tūrisma nozari, tad veidojot tūrisma produktu piedāvājumu, ir nepieciešams veidot līdzsvaru starp masu tūrismu un ekotūrismu, jeb citiem vārdiem sakot, nedrīkst pieļaut, ka motorizētās ūdenssporta aktivitātes traucē nemotorizētās un ekoloģiskās ūdenssporta aktivitātes, īpaši attiecībā uz trokšņa, ātruma ierobežojumiem un drošības riskiem.

Pašreiz Jūrmalā dažādas ūdenssporta aktivitātes piedāvā 12 uzņēmumi – pieci no tiem atrodas piejūras pludmalē un septiņi gar Lielupes krastiem (sk. 24.attēlu).¹⁰⁰

⁹⁸ http://www.jpd.gov.lv/docs/i12/x/TP_12_2/l_dala_Paskaidrojuma_raksts/Paskaidrojuma_raksta_teksts/2_dabas_vide.pdf

⁹⁹ <http://www.sturis.lv/>

¹⁰⁰ www.tourism.jurmala.lv



24.attēls. Ūdenssporta aktivitāšu sniegšanas vietas Jūrmalā, 2013.g.¹⁰¹

Jūrmalas uzņēmumu piedāvātās motorizētās un nemotorizētās ūdenssporta aktivitātes ir apkopotas 35.tabulā zemāk.

35.tabula. Motorizētās un nemotorizētās ūdenssporta aktivitātes Jūrmalā 2013.g.

#	Uzņēmums	Motorizētie ūdenssporta veidi					Nemotorizētie ūdenssporta veidi			
		Ūdens slēpes	Veikbords	Knee board	Ūdens motocikli	Motorlaivas/ ūdens taksometrs	Airēšana	Ūdens velosipēds	Kaitošana	Burāšana
A	AMAT	X		X		X				
B	DeLaWake		X							
C	„Concept”	X				X		X		X
D	Kaitošana Pumpuru pludmalē								X	
E	Latvijas jahtklubs									X
F	SIA „Elingi”	X	X	X		X	X			
G	SIA „Fortūna D”							X		
H	SIA „Wanda”							X		
I	„Simeks”									X
J	„Stūris”	X	X	X						
K	IK „BI 3”							X		
L	Tops 2000				X			X		X

Avots: SIA „NK konsultāciju birojs” iegūtie dati no pakalpojumu sniedzēju mājas lapām

2.7.2. Lietotāja profils

Pludmales un ūdenssporta tūrisma mērķauditorija ir ļoti plaša un tā sastāv galvenokārt no vietējiem un ārvalstu tūristiem, kuri pārstāv visas sociāli ekonomiskās grupas. Ūdenssporta aktivitāšu lietotājs parasti ir vecumā no 8 līdz 65 gadiem, tomēr lielākā daļa no tiem ir personas vecumā no 15 līdz 40 gadiem. Visu šo grupu vienojošā īpašība ir tā, ka viņi meklē labus laika apstākļus, pludmali, sportiskās aktivitātes un izklaidi.

¹⁰¹ SIA „NK konsultāciju birojs” iegūtie dati no pakalpojumu sniedzēju mājas lapām

2.7.3. Pamatprasības infrastruktūras izveidei

Ūdenssporta aktivitāšu nodrošināšanai nepieciešamās pietātnes var būt sākot no vienkāršām pietātnēm, peldošiem pontoniem krastmalā/pludmalē, beidzot ar lieliem ūdenssporta kompleksiem, kuros darbojas arī jahtu osta, kempingi, viesnīcas u.c. Nepieciešamā infrastruktūra ir tieši atkarīga no vēlamā ūdenssporta aktivitāšu apjoma un veida, kā tās ietekmēs ostas darbību (jahtu ostu, zvejas pietātņi u.c.). Nepieciešamās infrastruktūras izveidei var izdalīt šādas papildu prasības (papildus jahtu apkalpošanas pamatprasībām, kas minētas sadaļā 2.3.4):

- iespēja iegādāties pārtikas produktus, piederumus, laivu aprīkojumu,
- speciāli izveidotas piekļuves vietas jūrai.

Papildu nepieciešamās infrastruktūras pieprasījums ir atkarīgs no piedāvātā pakalpojuma līmeņa, vietas apstākļiem un iespējas veidot kompleksus risinājumus, piemēram, sinerģiju starp jahtu ostu un atpūtas kompleksu krastmalā.

2.7.4. Ostas pakalpojumi

Saistībā ar pludmales un ūdenssporta aktivitātēm nepieciešamos ostas pakalpojumus var iedalīt trīs kategorijās – pamatpakalpojumi, papildu pakalpojumi un *Premium* klases pakalpojumi (sk. 36.tabulu).

36.tabula. Tipiskākie pakalpojumi ūdenssporta aktivitāšu nodrošināšanai

Pakalpojuma līmenis	Pakalpojums
Pamatpakalpojumi	<i>Tie paši, kas jahtu apkalpošanai (skatīt 2.4.4. sadaļā)</i>
Papildu pakalpojumi	<i>Lielākā daļa tie paši, kas jahtu apkalpošanai (skatīt 2.4.4. sadaļā) un papildus:</i> · laivu uzglabāšana (plauktos), · laivu noma, · apmācības/instruktors dažādiem ūdenssporta veidiem.
<i>Premium</i> klases pakalpojumi	<i>Lielākā daļa tie paši, kas jahtu apkalpošanai (skatīt 2.4.4.sadaļā) un papildus:</i> · laivu apgādes servisa pakalpojumi, · sporta inventāra veikali.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

3. JŪRMALAS OSTAS ROBEŽU IZMAIŅAS UN POTENCIĀLĀS ATTĪSTĪBAS TERITORIJAS

Nemot vērā esošās situācijas analīzes secinājumus šīs sadaļas ietvaros sniegts:

- 1) priekšlikums Jūrmalas ostas robežu izmaiņām,
- 2) potenciālo attīstības teritoriju izvērtējums Jūrmalas ostas darbības paplašināšanai,
- 3) paredzamā Jūrmalas ostas attīstības kapacitāte,
- 4) attīstības prioritātes.

Balstoties uz Jūrmalas ostas robežu maiņas plānu un identificētajām potenciālajām attīstības teritorijām ir izstrādāta jahtu apgrozījuma prognoze un Jūrmalas ostas attīstības programmas stratēģiskā daļa – SVID analīze, redzējums, mērķi un stratēģiskais rīcības plāns.

3.1. Robežu izmaiņu un potenciālo attīstības teritoriju izvēles kritēriji

Jūrmalas ostas potenciālās attīstības teritorijas – teritorijas, kas atbilst izvēlētajiem kritērijiem un kurās ir iespējama ar Jūrmalas ostas darbību saistītas infrastruktūras attīstīšana un aktivitāšu īstenošana. Stratēģijas ietvaros Jūrmalas ostas pārvalde būtu atbildīga par šo teritoriju attīstības procesu savstarpēju koordinēšanu, projektu īstenošanu, atlasi un ieviešanas pārraudzību, savukārt attīstības projektu ieviešanai būtu atbildīgi par projektu finansēšanu, ieviešanu un uzturēšanu darbības laikā.

Ostas robežu maiņas un potenciālo attīstības teritoriju atlases kritēriji:

Potenciālo attīstības teritoriju atlases kritēriji	1. Teritorija atrodas lejpus dzelzceļa tiltam pār Lielupi.¹⁰² 2. Teritorijai jābūt tiešai piekļuvei ūdenim (Lielupei vai jūrai). 3. Teritorija atrodas pašvaldības un/vai valsts īpašumā. 4. Tā neatrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās. 5. Tā nav iznomāta ar ostas darbībām nesaistītām aktivitātēm.
Jūrmalas ostas robežu izmaiņu izstrādes kritēriji	Papildus iepriekšminētajiem: 1. Ostas robežās tiek iekļautas teritorijas, kurās jau notiek ar ostas darbību saistītas aktivitātes (piemēram, faktiski funkcionējošie jahtklubu), neatkarīgi no zemes īpašumtiesībām. 2. Ostas teritorijā tiek iekļautas teritorijas, kuras Jūrmalas pilsētas Teritorijas plānojumā norādītas kā <i>Jahtu ostas apbūves teritorija</i>, neatkarīgi no zemes īpašumtiesībām.

Tālāk šīs sadaļas ietvaros sniegts apraksts par katru no attīstības teritorijām, tai skaitā par stratēģijas ietvaros paredzajiem teritoriju attīstības virzieniem. Attīstības teritoriju apraksts satur šādas sadaļas:

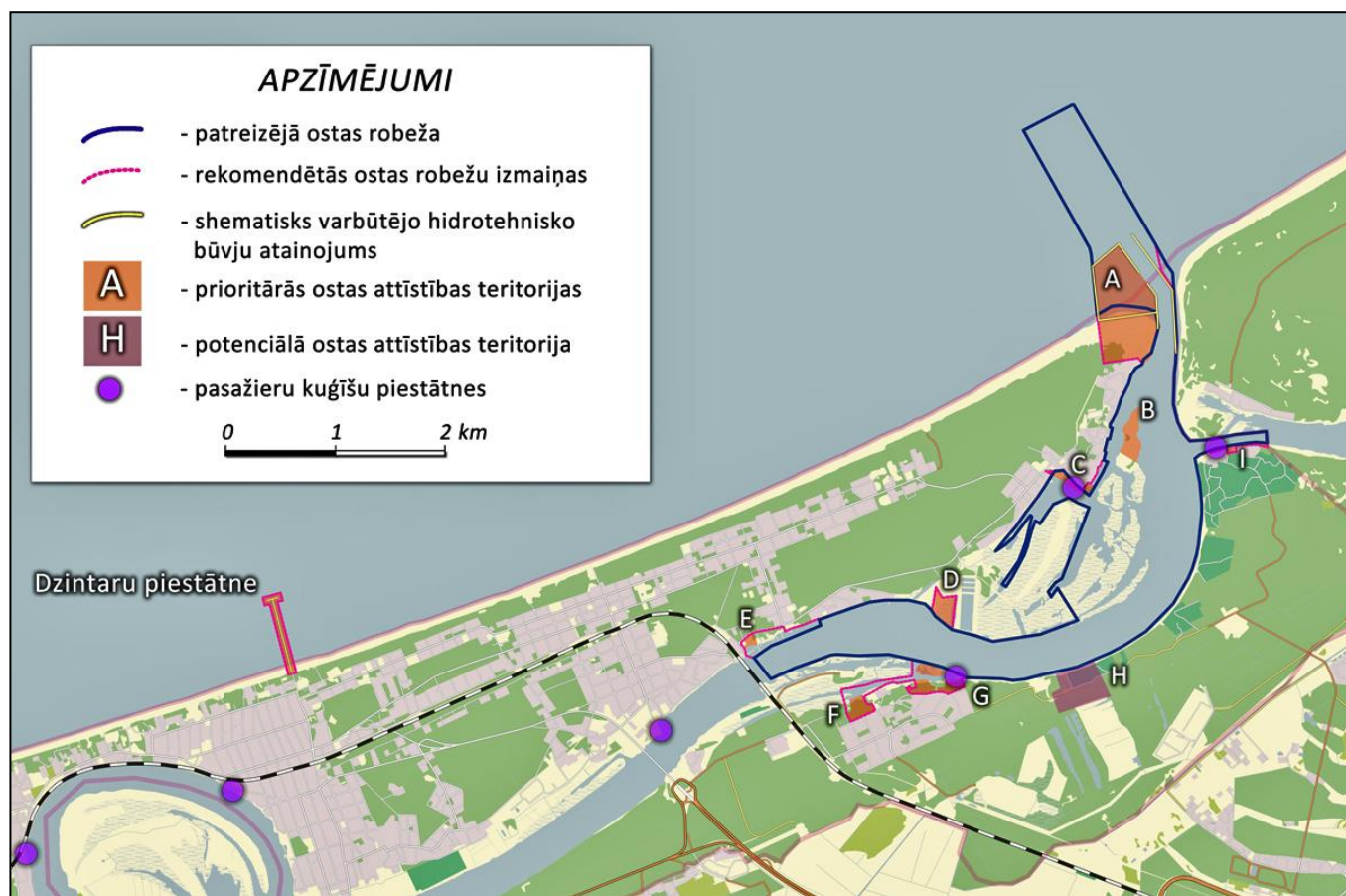
- *Atrašanās vieta* – teritorijas atrašanās vieta Jūrmalas pilsētas kartē,
- *Platība* – aptuvena teritorijas sauszemes daļas platība (kvadrātmetros),
- *Īpašuma piederība* – valsts vai pašvaldības īpašums,
- *Apgrūtinājumi un citi nosacījumi* – citi ierobežojumi, piemēram, spēkā esošie zemju nomas līgumi u.c.,

¹⁰² Izņemot piestātnes (steķus) Jūrmalā

- *Telpiskās attīstības perspektīva* – saskaņā ar Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģiju 2010.-2030.gadam,¹⁰³
- *Teritorijas iekļaušanas pamatojums* – attīstības teritorijas iekļaušanas īss pamatojums, galvenie ieguvumi un attīstības potenciāls,
- *Teritorijas attīstības iespējas* – piedāvājums par attīstības teritorijas plānoto izmantošanu saskaņā ar Jūrmalas ostas attīstības programmā noteiktajiem ostas attīstības mērķiem,
- *Indikatīvais attīstības laika plāns* – attīstības laika plāns, ņemot vērā sagatavošanās darbus, būvniecības procesu (ja piemērojams) un ekspluatācijas uzsākšanu.

3.2. Piedāvājums Jūrmalas ostas robežu grozījumiem un attīstības teritorijām

Piedāvātie Jūrmalas ostas robežu grozījumi un potenciālās attīstības teritorijas ir atainotas attēlā zemāk.



25.attēls. Jūrmalas ostas robežu grozījumi un potenciālās attīstības teritorijas

Piedāvātās ostas robežu izmaiņas ir šādas:

- iekļauta „**Dzintaru piestātne**” – teritorija jūrā iepretī Turaidas ielas galam, kur plānota 650 m gara piestātne,
- **izslēgts Piejūras dabas parks** – „Natura 2000” teritorija Lielupes grīvā, jūrā, lai novērstu to, ka Jūrmalas ostas pārvaldei jāuzņemas sev neraksturīgas funkcijas šāda veida teritorijas apsaimniekošanā ārpus Jūrmalas pilsētas teritorijas,

¹⁰³ Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas domes 2010. gada 16. decembra lēmumu Nr.825 „Par Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģijas 2010. – 2030.gadam apstiprināšanu”.

- iekļauta teritorija **Lielupes grīvā (A teritorija)** – publiskā īpašumā esoša platība, kur iespējams attīstīt multifunkcionālu ostu,
- iekļauta teritorija **Tīklu ielā un Vikingu ielā (daļa no C teritorijas)**, kur faktiski jau notiek ar ostas aktivitātēm saistīta darbība, kā arī Lielupes akvatorija ziemeļos no C teritorijas,
- iekļauta **D teritorija** – publiskā īpašumā esoša platība, kur nākotnē varētu tikt attīstītas ostas aktivitātes,
- iekļauta **E teritorija**, kur faktiski jau notiek ar ostas aktivitātēm saistīta darbība,
- iekļautas **F un G teritorijas**, kur faktiski jau notiek ar ostas aktivitātēm saistīta darbība,
- iekļauta **I teritorija Vārnukrogā** – publiskā īpašumā esoša platība, kur iespējams attīstīt ostas aktivitātes,
- iekļauta **tauvas josla vietās, kur tā nav privātipašumā** (nav atainots kartē) un, pēc iespējas vienojoties, arī privātipašumā esošajās vietās,
- nākotnē var vērtēt iespēju iekļaut arī **H teritoriju**, kas atrodas Lielupes labajā krastā starp G un I teritorijām. Pagaidām teritorija nav iekļaujama ostas teritorijā, jo nepieciešamās infrastruktūras nodrošinājumam ir nepieciešamas apjomīgas investīcijas.

Ostas teritorija šo izmaiņu rezultātā palielinātos līdz nepilniem 500 ha.

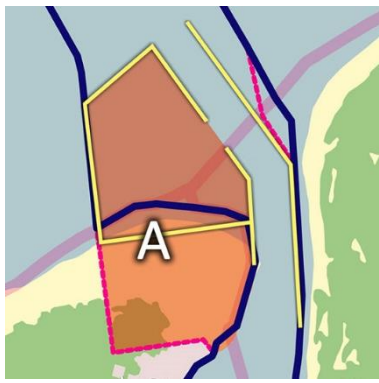
Potenciālo attīstības teritoriju individuāls izvērtējums sniegts zemāk 3.3.sadaļā.

Papildus iepriekšminētajām teritorijām, Jūrmalas ostas pārziņā tiek piedāvāts iekļaut potenciālās upju transporta attīstības teritorijas (pasažieru kuģīšu piestātņu vietas), atbilstoši pilsētas teritorijas plānojumam.

3.3. Potenciālo attīstības teritoriju izvērtējums

Izvērtējuma rezultātā tika identificētas astoņas teritorijas, kas atbilst sākotnējā novērtējuma kritērijiem un kas būtu potenciāli izmantojamas Jūrmalas ostas attīstības projektu plānošanai. Plānojot turpmāko attīstību šajās teritorijās, nepieciešams veikt sākotnējās izpēti un panākt vienošanās ar šo teritoriju īpašniekiem par turpmāko sadarbību.

Attīstības teritorija „A”

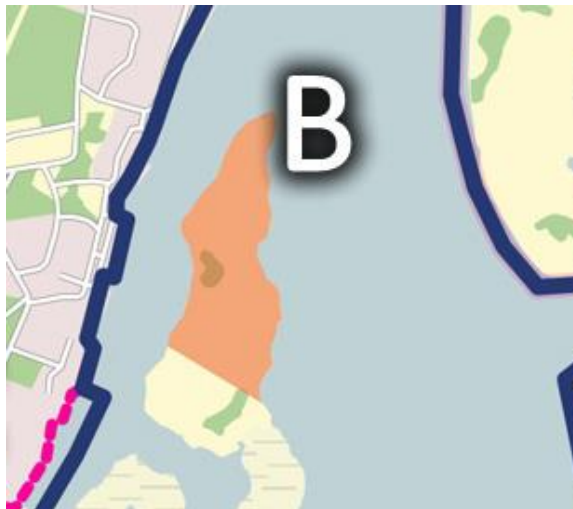
Atrašanās vieta (karte)			
			
Platība	Sauszemes teritorijas daļa (kopējā): 208 922 m ² Jūras teritorijas daļa: ~27 ha		
Īpašuma piederība	Zeme – Jūrmalas pilsētas pašvaldības īpašums. Jūras teritorija līdz vietai krastā, kuru sasniedz jūras augstākās bangas, ir valsts īpašums		
Patreizējie apgrūtinājumi un ierobežojumi	· jūras aizsargjosla, krasta kāpu aizsargjosla, stingrā režīma aizsargjosla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>),		

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

	- teritorijas plānojuma ietvaros patreizējā sauszemes teritorijā ļauts veidot pludmales infrastruktūru un būvēt hidrotehniskas būves. Saistībā ar mola izbūvi var tikt būvēti arī darījumu objekti, sabiedriskās ēdināšanas objekti, kultūras objekti, viesnīcas un daudzfunkcionālas ēkas, - aplūstošā teritorija (Jūrmalaskrasts), plūdu risku teritorija (<i>iekļaujot ostas teritorijā var būvēt ostas darbībai nepieciešamās būves, šeit plānots izvietot vairāk kā 25 jahtas un līdz ar to pēc iekļaušanas ostas teritorijā var veikt teritorijas uzbēršanu</i>), - vienota detālplānojuma vai lokālplānojuma teritorija.																																												
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenš attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)	- ūdensapgāde: 1 900 m, - sadzīves kanalizācija: 850 m, - elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): 770 m, - gāzes apgāde: 440 m; - maģistrālās ielas: 1 000 m, - sabiedriskais transports: 850 m (autobuss),																																												
Attīstība:																																													
Telpiskās attīstības perspektīva (saskaņā ar Jūrmalas pilsētas stratēģiju)	- Jūrmalas osta, Jaunā ostmala, pilsētas „vārti”, - daudzveidīga biznesa teritorija, daļa – dabas teritorija, - teritorija ietver lielo promenādi gar Rīgas līci un mazo promenādi gar Lielupi.																																												
Teritorijas iekļaušanas pamatojums	- teritorija ir savienota ar kreiso molu, kurā tiks izbūvēta ārēja (jūras) osta (jahtu piestātne un varbūtēja prāmju piestātne), - teritorijai ir augsts tūrisma, t.sk. jahtu tūrisma potenciāls, - teritorijā būtu iespējams izvietot no upes gultnes izbagarēto grunti.																																												
Teritorijas attīstības iespējas	- jūras daļā: - mola (kā arī varbūtējās piestātnes un pretplūdu sistēmas) izbūve, pagarinot to jūrā līdz 7 m izobātai, - varbūtēja prāmju (ar pasažieru ekvivalentu līdz 300 cilvēkiem) uzņemšanas funkcija, pirms tam veicot šādas attīstības iespēju izvērtējumu no saistītās infrastruktūras attīstības un sociālekonomiskā viedokļa, - ārējā jahtkluba izbūve, - publiski pieejama degvielas uzpildes stacija, - multimodālas ostas attīstība, - sauszemes daļā: - daudzfunkcionāla teritorijas attīstība, piemēram, tūristu piesaistes vieta (viesnīca, SPA komplekss, veselības tūrisma objekti u.c.), - ekotūrisma objekti, iespējams vienota attīstība ar „B” teritoriju, - promenāde (Rīgas līča un Jūrmalaspromenāde, īsteno pašvaldība).																																												
Indikatīvais attīstības laika plāns																																													
<table><tr><th>Objekts/teritorija</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th></tr><tr><td>Mols</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Ārējā osta (Multimodālā osta)</td><td colspan="10">Pēc 2022.gada</td></tr><tr><td>„A” sauszemes teritorijas attīstība</td><td colspan="10">Pēc 2022.gada</td></tr></table>		Objekts/teritorija	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Mols											Ārējā osta (Multimodālā osta)	Pēc 2022.gada										„A” sauszemes teritorijas attīstība	Pēc 2022.gada									
Objekts/teritorija	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022																																			
Mols																																													
Ārējā osta (Multimodālā osta)	Pēc 2022.gada																																												
„A” sauszemes teritorijas attīstība	Pēc 2022.gada																																												
Skaidrojums:																																													
P - izpēte (TEP), lokālplānojums un SIVN																																													
B - projektēšana, ekonomika, IVN un būvniecība																																													
E - ekspluatācija																																													
Piezīme – stratēģijas ietvaros A teritorijas attīstību paredzēts īstenot pa etapiem.																																													

Attīstības teritorija „B”

Atrašanās vieta (karte)



Platība	~45 000 m ²
Īpašuma piederība	Valsts īpašums
Pateicējie apgrūtinājumi un ierobežojumi	· tauvas josla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>), aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietu, · teritorijas plānojuma ietvaros ļauts veidot dabas aizsardzības infrastruktūru, gājēju kustības infrastruktūru, brīvdabas atpūtas infrastruktūru, ostas navigācijas būves un hidrotehniskas būves, · applūstošā teritorija, · nav izstrādāts detālplānojums, · īpaša režīma zona transportlīdzekļu iebraukšanai, · teritorijas plānotā izmantošana jāaskaņo ar SIA „Baltā kāpa”, caur kuras teritoriju ir iespējama piekļuve teritorijai, · teritorijas izmantošanai nepieciešams izbūvēt tiltu, · ierobežotas iespējas kapitālai būvniecībai.
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenš attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)	· ūdensapgāde: 1 700 m, · sadzīves kanalizācija: 380 m, · elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): 400 m, · gāzes apgāde: 200 m; · maģistrālās ielas: 530 m, · sabiedriskais transports: 420 m (autobuss).
Attīstība:	
Telpiskās attīstības perspektīva	· Jūrmalas osta, jaunā ostmala, · daudzveidīga biznesa teritorijas.
Teritorijas iekļaušanas ostā pamatojums	Šī salas daļa ir ārpus dabas lieguma, faktiski neapplūst, nav pakļauta erozijai.
Teritorijas attīstības iespējas	· ekotūrisma objekti (makšķerēšana, zivju tirdziņš, pirtis, ziemas makšķerēšanas centrs ar piestātni), · 20 līdz 80 jahtu piestātnes, · vasaras estrāde ar parku, citi atpūtas tūrisma objekti, · nakšņošana (vienkārši risinājumi, piemēram, telšu vietas), · piekrastes zvejniecība (vienkārši risinājumi, piemēram, piekļuves vieta un laivu slīps, grīls un piknika vietas).

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Indikatīvais attīstības laika plāns											
	Objekts/teritorija	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	Ekotūrisma objekti/ Piestātnes										
Skaidrojums: P – izpētes veikšana (plūdu riska modelēšana, par piekļuves nodrošināšanu, par tilta izbūvi un finansēšanu, par būvniecības iespējām uz salas, aktivitāšu ekonomisko atdevi u.c.). Pēc izpētes izstrādes būs iespējams noteikt tālāko aktivitāšu plānu un laika grafiku.											
Piezīmes	Liela nozīme ir pašvaldības iesaistei, ņemot vērā apjomīgās investīcijas, piemēram, tilta izbūvi, ģeoloģiskās izpētes, bez kurām investora piesaiste būs apgrūtināta. Jāizvērtē iespēja izslēgt no ostas teritorijas dabas lieguma „Lielupes grīvas pļavas” sauszemes teritorijas, lai nodrošinātu šīs teritorijas vienotu apsaimniekošanu atbilstoši teritorijas dabas aizsardzības plāna nosacījumiem. Šis ir administratīva rakstura jautājums, kas risināms Jūrmalas domes ietvaros.										

Attīstības teritorija „C”

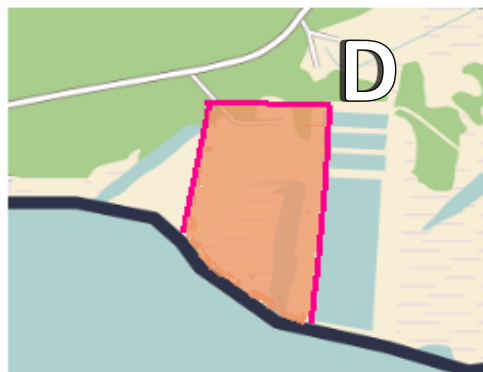
Atrašanās vieta (karte)											
Platība	~26 000 m ² (teritorijas kopējā platība)										
Īpašuma piederība	Jūrmalas pilsētas pašvaldības īpašums, kā arī Finanšu ministrijas īpašums (Vikingu 82 A)										
Patreizējie apgrūtinājumi un ierobežojumi	• tauvas josla, virszemes ūdensobjekta aizsargjosla, aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietu, • teritorijas plānojuma ietvaros teritorijas ziemeļrietumu daļā ļauts veidot dabas aizsardzības infrastruktūru, gājēju kustības infrastruktūru, brīvdabas atpūtas infrastruktūru, tirdzniecības vietu – kiosku ar apbūves laukumu līdz 25 m², pie upes – pludmales infrastruktūru un hidrotehniskas būves. Teritorijas dienvidaustrumu daļā ir ļauts būvēt hidrotehniskas būves, ūdenstransporta infrastruktūru, ūdenssporta infrastruktūru, sporta un atpūtas inventāra nomas ēkas un būves, jahtkluba, Jūrmalas ostas administrācijas, kuģu apkalpošanas un navigācijas apsaimniekošanas būves,										

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

	· plūdu riska teritorija, applūstošā teritorija (<i>ostas teritorijā var būvēt ostas darbībai nepieciešamās būves, šeit plānots izvietot vairāk kā 25 jahtas un līdz ar to pēc iekļaušanas ostas teritorijā var veikt teritorijas uzbēršanu</i>), · detalizētas plānošanas teritorija (daļa), · notiek tiesvedība par teritorijas daļu, · par zemesgabalu 1300 002 2506 (Tīklu iela 17) 01.08.1997. noslēgts zemes nomas līgums ar Latvijas Skautu un gaidu centrālās organizācijas jūras novadu uz 99 gadiem Jūras skautu un gaidu centra būvniecībai (bezmaksas noma).																				
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenus attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)	· ūdensapgāde: 1 100 m, · sadzīves kanalizācija: spiedvads līdzās teritorijai, · elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): līdzās teritorijai, · gāzes apgāde: līdzās teritorijai; · maģistrālās ielas: līdzās teritorijai, · sabiedriskais transports: 50 m (autobuss),																				
Attīstība:																					
Telpiskās attīstības perspektīva	· Jūrmalas osta, jaunā ostmala, · mazā promenāde gar Lielupi, · dzīvojamā apbūve.																				
Teritorijas iekļaušanas ostā pamatojums	Teritorija ir turpinājums Jūrmalas ostas teritorijai, kura var tikt izmantota jahtklubu un publiskās piestātnes izveidei.																				
Teritorijas attīstības iespējas	· jahtklubs un publiski pieejama piestātne (kopā līdz 60 vietām), · burāšanas skola teritorijā jeb vai privātās teritorijās līdzās „C” teritorijai, · degvielas uzpildes vieta/notekūdeņu savākšana u.c., · atpūtas tūrisma objekti, · piekrastes zvejniecība ar tādu papildu infrastruktūru, kā ērtu piekļuves vietu ar kravas automašīnu, publiski pieejamu laivu rampu, ceļamkrānu, zivju tirdzniecības vietu, dzeramo ūdeni un apgaismojumu u.c. · Jahtklubs JŪRMALA projektēšana un būvniecība																				
Indikatīvais attīstības laika plāns	<table><tr><td>Objekts/teritorija</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td><td>2018</td><td>2019</td><td>2020</td><td>2021</td><td>2022</td></tr><tr><td>„C” teritorijas attīstība</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> Skaidrojums: P - izpētes izstrāde, lai noteiktu piestātnes attīstīšanas alternatīvas un ekonomisko atdevi B - projektēšana (t.sk. iespējams IVN, atkarībā no izvēlētajām darbībām) un būvniecība E - ekspluatācija	Objekts/teritorija	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	„C” teritorijas attīstība									
Objekts/teritorija	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022												
„C” teritorijas attīstība																					

Attīstības teritorija „D”

Atrašanās vieta (karte)



Platība		41 306 m ²
Īpašuma piederība		Jūrmalas pilsētas pašvaldības īpašums
Patreizējie ierobežojumi	apgrūtinājumi un	· tauvas josla, virszemes ūdensobjekta aizsargjosla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>), aizsargjosla ap notekūdeņu attīrīšanas ierīcēm, · teritorijas plānojuma ietvaros teritorijā ļauts veidot dabas aizsardzības infrastruktūru, gājēju kustības infrastruktūru, brīvdabas atpūtas infrastruktūru, Jūrmalas ostas navigācijas būves, hidrotehniskas būves, · applūstošā teritorija, plūdu riska teritorija (<i>ir jāprognozē šeit izvietoto jahtu skaits. Gadījumā, ja šeit tiks plānots izvietot vairāk kā 25 jahtas, šeit varēs būt ostas darbībai nepieciešamās būves un veikt teritorijas uzbēršanu</i>), · detalizētas plānošanas teritorija, nav izstrādāts detālplānojums, · nepieciešams būtiski paaugstināt grunts līmeni (par ~3 metriem).
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenš attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)		· ūdensapgāde: 80 m, · sadzīves kanalizācija: 150 m, · elektroapgāde (6, 10 kV elektrolinija): 80 m, · gāzes apgāde: 470 m; · maģistrālās ielas: 220 m, · sabiedriskais transports: 1 050 m (autobuss).
Attīstība:		
Telpiskās attīstības perspektīva		· Jūrmalas osta, jaunā ostmala, · mazā promenāde gar Lielupi, · daudzveidīga biznesa teritorijas.
Teritorijas pamatojums	iekļaušanas ostā	Salīdzinoši liela pieejamā zemes platība ļauj teritorijā izvietot jahtu servisa angārus, jahtu ziemošanas angārus un līdzīgu infrastruktūru jahtu apkalpošanai.
Teritorijas attīstības iespējas		· jahtu servisa centrs 1 000 – 2500 m², · jahtu ziemošanas centrs (zem jumta/ārā): 5000-20 000 m² (50-300 jahtām), · piestātnes 30-60 jahtām. · JOP pārvaldes attīstāmo risinājumu būvniecība OPSC Jūrmala (Ostas pārvaldes servisa centrs “Jūrmala”)

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Indikatīvais attīstības laika plāns										
Objekts/teritorija	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Jahtu servisa un ziemošanas centrs										
Skaidrojums:										
I - sākotnējā izpēte, investoru un finansējuma piesaiste										
B - projektēšana (t.sk., iespējams IVN) un būvniecība										
E - ekspluatācija										
Piezīmes	- lai teritorija būtu apbūvējama, nepieciešams veikt zemes uzbēršanu (jāpaaugstina grunts līmenis par ~3 metriem), darbu apjomus un investīciju ekonomisko atdevi jāvērtē sākotnējās izpētes ietvaros, - izvērtējuma ietvaros jānovērtē arī blakusesošās ūdenssaimniecības infrastruktūras ietekme uz potenciālo teritorijas attīstību (t.sk. plānotā ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstība).									

Attīstības teritorija „E”

Atrašanās vieta (karte)		
Platība	Attīstības teritorijas: 10 382 m ²	
Pateizējie apgrūtinājumi un ierobežojumi	- tauvas josla, aizsargjosla ap kapsētu, virszemes ūdensobjekta aizsargjosla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>), - teritorijas plānojuma ietvaros teritorijā ļauts veidot ūdens transporta infrastruktūru, ūdens sporta infrastruktūru, sporta un atpūtas inventāra nomas ēkas un būves, sabiedriskās ēdināšanas objektu, hidrotehniskas būves, jahtklubu, - plūdu riska teritorija (<i>iekļaujot ostas teritorijā var būt ostas darbībai nepieciešamās būves, šeit plānots izvietot vairāk kā 25 jahtas un līdz ar to pēc iekļaušanas ostas teritorijā var veikt teritorijas uzbēršanu</i>),	
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenš attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)	- ūdensapgāde: ūdensvads līdzās teritorijai, - sadzīves kanalizācija: paštesces vads līdzās teritorijai, - elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): līdzās teritorijai, - gāzes apgāde: līdzās teritorijai; - maģistrālās ielas: līdzās teritorijai, - sabiedriskais transports: 50 – 100 m (autobuss).	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Attīstība:	
Telpiskās attīstības perspektīva	- Jūrmalas osta, jaunā ostmala, - mazā promenāde gar Lielupi.
Teritorijas iekļaušanas ostā pamatojums	Iekļaujamajā teritorijā atrodas esoši jahtklubi (Latvijas jahtklubs, Vikings, Ūdens sporta centrs „Lielupe”), kuri izmanto ostas akvatoriju.
Teritorijas attīstības iespējas	- turpmāka jahtu piestātņu un jahtklubu attīstība, - turpmāka ūdenssporta infrastruktūras (t.sk. airēšanas skolas) attīstība, - atpūtas tūrisma objekti.
Indikatīvais attīstības laika plāns	Pēc 2022.gada.
Piezīmes	Identificētajā potenciālās attīstības teritorijā šobrīd darbojas jahtklubi un „Specializētā airēšanas skola” (IZM pakļautībā).

Attīstības teritorija „F”

Atrašanās vieta (karte)			
Platība		25 609 m² (kopējā)	
Īpašuma piederība		Jūrmalas pilsētas pašvaldības īpašums	
Patreizējie ierobežojumi	apgrūtinājumi un	· tauvas josla, virszemes ūdensobjekta aizsargjosla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>), · teritorijas plānojuma ietvaros teritorijā ļauts veidot ūdens transporta infrastruktūru, ūdens sporta infrastruktūru, sporta un atpūtas inventāra nomas ēkas un būves, sabiedriskās ēdināšanas objektu, hidrotehniskas būves, jahtklubu, · apstiprināts detālplānojums, · aplūstošā teritorija, plūdu riska teritorija.	
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenais attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)		· ūdensapgāde: 1 200 m, · sadzīves kanalizācija: 1 450 m, · elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): 390 m, · gāzes apgāde: 2 200 m (no Bražuciema); · maģistrālās ielas: 390 m, · sabiedriskais transports: 330 m (autobuss),	
Attīstība:			
Telpiskās attīstības perspektīva		Jūrmalas osta, jaunā ostmala.	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Teritorijas iekļaušanas pamatojums	Teritorijai blakus atrodas Priedaines jahtklubs, kurā darbojas burāšanas skola, notiek ūdenssporta aktivitātes.
Teritorijas attīstības iespējas	· atpūtas makšķerēšanas vieta (aprikota piestātne), citi atpūtas tūrisma objekti, · ūdenssporta infrastruktūra.
Indikatīvais attīstības laika plāns	Pēc 2022.gada.

Attīstības teritorija „G”

Atrašanās vieta (karte)			
Platība			Attīstības teritorijas: ~ 40 000 m² Robežu izmaiņas: ~ 65 000 m² Kopējā: ~ 65 000 m²
Īpašuma piederība			Jūrmalas pilsētas pašvaldības īpašums (attīstības teritorijām).
Patreizējie ierobežojumi	apgrūtinājumi	un	· tauvas josla, aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietu, virszemes ūdensobjekta aizsargjosla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>), · teritorijas plānojuma ietvaros teritorijā ļauts veidot dabas aizsardzības infrastruktūru, gājēju kustības infrastruktūru, brīvdabas atpūtas infrastruktūru, pludmales infrastruktūru, hidrotehniskas būves, · apstiprināts detālpārplānojums (daļai), · applūstošā teritorija, plūdu riska teritorija (<i>iekļaujot ostas teritorijā var būvēt ostas darbībai nepieciešamās būves, šeit plānots izvietot vairāk kā 25 jahtas un līdz ar to pēc iekļaušanas ostas teritorijā var veikt teritorijas uzbēršanu</i>).
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenais attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)			· ūdensapgāde: 1 700 m, · sadzīves kanalizācija: 760 m, · elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): 280 m, · gāzes apgāde: 2 700 m (no Bražuciema); · maģistrālās ielas: 270 m, · sabiedriskais transports: 110 m (autobuss),
Attīstība			
Telpiskās attīstības perspektīva			Jūrmalas osta, jaunā ostmala
Teritorijas pamatojums	iekļaušanas	ostā	· esoša infrastruktūra – piestātne, jahtklubs,

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

	· teritorijai blakus atrodas Priedaines jahtklubs, kurā darbojas burāšanas skola, notiek ūdenssporta aktivitātes.
Teritorijas attīstības mērķis (projekts)	· jahtklubs, publiski pieejamas piestātnes (atkarībā no ūdensceļa parametriem), · burāšanas skolas izveide, · ūdenssporta infrastruktūra, · atpūtas tūrisma objekti.
Indikatīvais attīstības laika plāns	Pēc 2022.gada.

Attīstības teritorija „I”

Atrašanās vieta (karte)			
Platība	11 124 m ²		
Īpašuma piederība	Jūrmalas pilsētas pašvaldības īpašums		
Pateizējie ierobežojumi	apgrūtinājumi	un	· tauvas josla, virszemes ūdensobjekta aizsargjosla (<i>iekļaujot ostas teritorijā, ir iespējams veikt būvniecību</i>), · teritorijas plānojuma ietvaros Bullupes piekrastē ļauns veidot dabas aizsardzības infrastruktūru, gājēju kustības infrastruktūru, brīvdabas atpūtas infrastruktūru, pludmales infrastruktūru, hidrotehniskas būves. Teritorijā dienvidos no Bolderājas ielas ļauns veidot ūdens transporta infrastruktūru, ūdens sporta infrastruktūru, sporta un atpūtas inventāra nomas ēkas un būves, jahtklubu, · applūstošā teritorija, · apstiprināts detālplānojums (daļai).
Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenš attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)	· ūdensapgāde: 2 500 m, · sadzīves kanalizācija: 1 120 m (pāri Lielupei no Jūrmalas centrālās daļas puses), · elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): šķērso teritoriju, · gāzes apgāde: 5 700 m (no Bražuciema); · maģistrālās ielas: 2 400 m, · sabiedriskais transports: 3 000 m (autobuss),		
Telpiskās attīstības perspektīva	Dzīvojamā apbūve		
Teritorijas iekļaušanas pamatojums	iekļaušanas	ostā	· esoša infrastruktūra – piestātne, · esoša peldvieta.
Teritorijas attīstības iespējas	· neliela piestātne makšķerniekiem, piekrastes zvejas un ziemas makšķerēšanas bāze ar tādu papildu aprīkojumu, kā ērtu piekļuves vietu kravas transportam, publiski pieejamu laivu rampu, ceļamkrānu (pacēlāju), zivju tīrīšanas vietu un tirdzniecības vietu, dzeramo ūdeni, apgaismojumu u.c. · peldētava, · pasažieru kuģīša piestātne, · atpūtas tūrisma objekti.		

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Indikatīvais attīstības laika plāns

Objekts/teritorija	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
„I” teritorijas attīstība									

Skaidrojums:

- I - sākotnējā izpēte, investoru un finansējuma piesaiste
- B - projektēšana (t.sk., iespējams IVN) un būvniecība
- E - ekspluatācija

Attīstības teritorija “Dzintaru piestātne”

Atrašanās vieta (karte)



Piestātnes raksturojums (indikatīvi)

- mola garums – 650 m (sākot no Turaidas ielas gala). Šāds mola garums nepieciešams, lai sasniegtu jahtu piestātnei nepieciešamo 5 m dziļumu,
- mola platums – 10 m, galā T burta veidā ir 100 m gara piestātne,
- ostas teritorijas platība Dzintaru piestātnē = 5,2 ha, tai skaitā sauszemes daļa (pludmale) ~0,6 ha.

Īpašuma piederība

Valsts īpašums (zeme).

Patreizējie apgrūtinājumi un ierobežojumi

- jūras teritorija nav Jūrmalas pilsētas teritorijā,
- jūras aizsargjosla, aizsargjosla, aizsardzības zona ap kultūras pieminekli,
- detalizētas plānošanas teritorija,
- apstiprināts (krasta teritorijai) detālplānojums.

Infrastruktūras nodrošinājums (aptuvenais attālums taisnā līnijā no attīstības teritorijas līdz tuvākajam pieejamam infrastruktūras objektam)

- ūdensapgāde: 200 m,
- sadzīves kanalizācija: 200 m,
- elektroapgāde (6, 10 kV elektrolīnija): 220 m,
- gāzes apgāde: 220 m;
- maģistrālās ielas: 250 m,
- sabiedriskais transports: 720 m (autobuss),

Telpiskās attīstības perspektīva

- lielā promenāde gar Rīgas līci,
- izeja uz jūru.

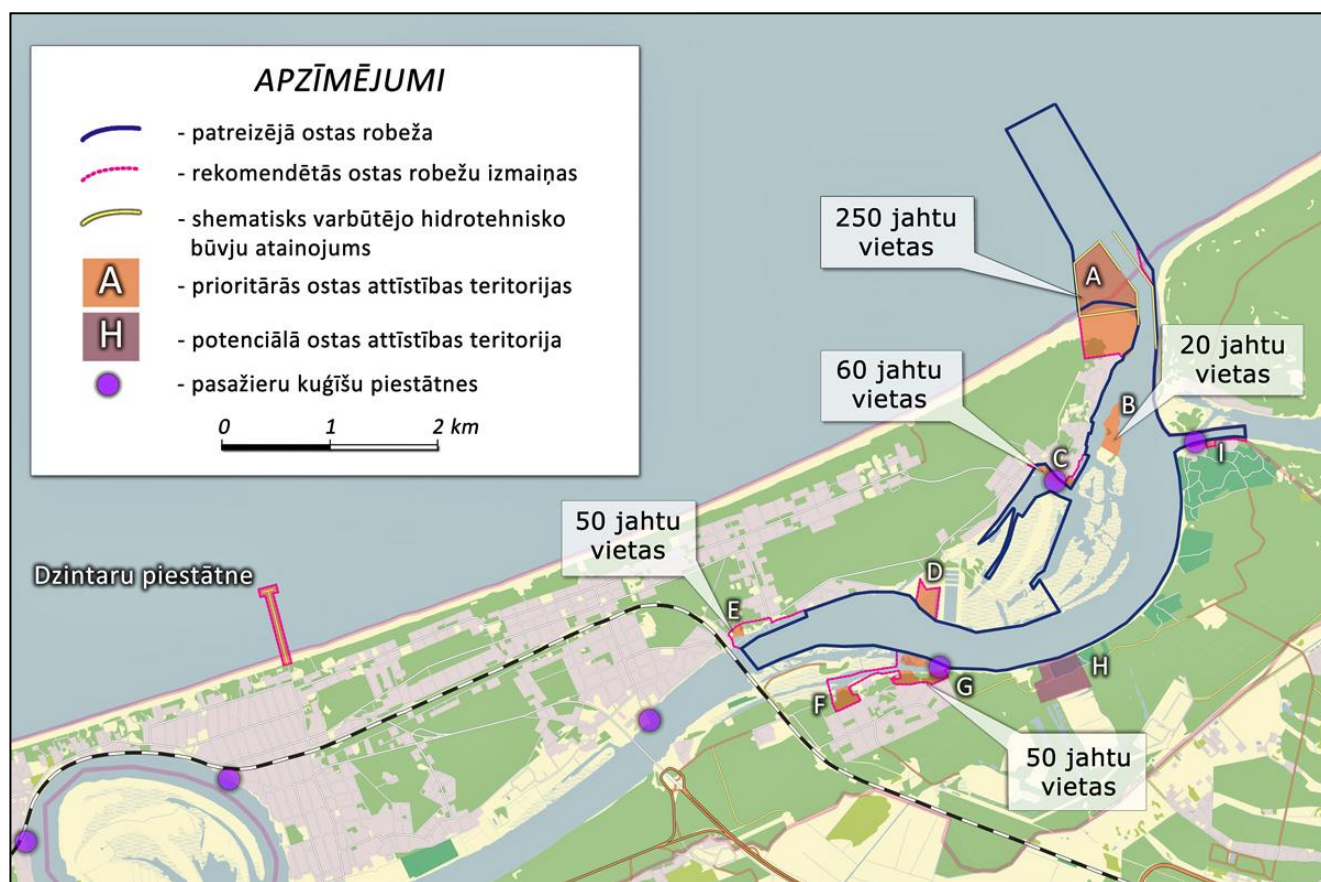
Teritorijas attīstības iespējas

- Attīstības varianti:
- pastaigu vieta,
 - amatierzveja,
 - jahtu/kuteru piestātnes (jāizvērtē tehniskā iespējamība, dziļums, vilņošanās u.c.),
 - atpūtas tūrisma objekti.

Prioritāte un laika plāns	Sākotnēji jāveic TEP izstrāde – izvērtējot tehniskos risinājumus, paredzamās funkcijas, izmaksas, ekonomisko atdevi u.c.
----------------------------------	--

3.4. Jūrmalas ostas kapacitātes novērtējums

Potenciālo Jūrmalas ostas attīstības teritoriju analīzes ietvaros ir aprēķināta potenciālā jahtu piestātņu kapacitāte katrai no nozīmīgākajām attīstības teritorijām (sk. 26.attēlu).



26. attēls. Jūrmalas ostas potenciālo attīstības teritoriju piestātņu kapacitāte

Jūrmalas ostas potenciālā piestātņu kapacitāte tika izmantota jahtu apgrozījuma prognožu izstrādei un Jūrmalas ostas darbības ekonomiskās atdeves aprēķiniem (skatīt 7. un 8.nodaļu).

3.5. Ostas nosaukums

Ostas nosaukums –Lielupes osta – ir saistāms ar diviem vietvārdiem –Lielupes upi un Jūrmalas pilsētas daļu – Lielupi.

Pirmā gadījumā nosaukums var radīt pārpratumus, jo īpaši nespeciālistam, jo Lielupē (upē) vēsturiski ir pastāvējušas arī citas ostas, piemēram, Jelgavā. Arī nākotnē, ja, piemēram, tiktu attīstīta upju kuģniecība, Lielupē (upē) var tikt veidotas jaunas ostas, piemēram, Jelgavā, Mežotnē un citur. No šī viedokļa vēlams, lai katrai no šīm ostām būtu savs, unikāls nosaukums un būtu iespēja šo ostu kopumu dēvēt par „Lielupes ostām”.

Otrā gadījumā ostas nosaukums vairs neatbaid faktisko situāciju, jo Lielupes osta aptver teritorijas Priedainē, Vārnukrogā, Bulduros un, pēc ostas robežu maiņas – arī Dzintaros.

Bez tam, no ostas mārketinga un atpazīstamības viedokļa ir vēlams ostai dot tādu pašu nosaukumu, kā pilsētai, kurā osta atrodas, šādi novēršot pārpratumus, kad, piemēram, ārvalstnieki nevar ostu atrast kartē, jo tajā nav atrodama apdzīvota vieta ar nosaukumu „Lielupe”.

Līdz ar to vēlams uzsākt ostas pārdēvēšanas procesu, pārdēvējot Lielupes ostu par **Jūrmalas ostu**. Nosaukuma maiņu nepieciešams iniciēt ar domes lēmumu. Pārdēvēšanai nepieciešams mainīt ostas nosaukumu:

- nacionāla līmeņa normatīvajos aktos, piemēram:
 - o MK 15.03.2005. noteikumi Nr.193 „Noteikumi par Jūrmalas ostas robežas noteikšanu” (nosaukuma izmaiņas veicamas līdz ar ostas robežu izmaiņām);
 - o MK 08.10.2002. noteikumi Nr.455 „Kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība”;
 - o MK 15.08.2000. noteikumi Nr.277 „Noteikumi par ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām”;
 - o MK 07.11.1995 noteikumi Nr.326 „Noteikumi par ostas teritorijā esošās zemes apgrūtināšanu ar servitūtiem”
 - o MK 23.12.1997. noteikumi Nr.435 „Noteikumi par valsts robežas šķērsošanas vietu noteikšanu un robežkontroles punktu un robežpārejas punktu izvietojumu uz Latvijas Republikas valsts robežas”
- pašvaldības saistošajos noteikumos;
- iestādes nosaukumā, pārdēvējot Lielupes ostas pārvaldi par Jūrmalas ostas pārvaldi un attiecīgi mainot nosaukumu iestādes dokumentācijā;
- informatīvajos materiālos – mājaslapās, bukletos, vides objektos utt.

Nosaukuma maiņu lielākai publicitātei ir vēlams saistīt ar kādu pozitīvu, uz ostas nākotnes attīstību vērstu notikumu, piemēram, publisku jahtu piestātņu atklāšanu Tīklu ielā un līdz ar šo notikumu izziņojot ostas nosaukuma maiņu.

3.6. Attīstības prioritātes

Lai Jūrmalas ostu veidotu par multifunkcionālu jahtu ostu un šim mērķim attīstītu pieejamās teritorijas, ir jāīsteno virkne projektu. Zemāk (sk. 37.tabulu) ir sniegts pārskats par iespējamiem stratēģiski nozīmīgajiem projektiem ostas attīstībai, kā arī novērtēta to prioritāte un veicamie darbi.

Lai pieņemtu lēmumu par katras konkrētās teritorijas tālāko attīstīšanu, prioritāti un laika grafiku, ir nepieciešams:

- veikt pārrunas ar zemju īpašniekiem par sadarbības iespējām,
- izstrādāt izpēti, kas sniegtu sākotnējo informāciju par nepieciešamo investīciju apjomu, finanšu un ekonomisko atdevi, juridiskajiem aspektiem, iespējām piesaistīt privātos partnerus un ES līdzekļus projektu īstenošanā.

37.tabula. Jūrmalas ostas potenciālo attīstības projektu izvērtējums un prioritātes

Projekts	Attīstītājs	JOP (un pašvaldības) iesaiste	Citu pušu iesaiste	Prioritāte, laika grafiks	Piezīmes
Molu izbūve	JOP	Izpēte (TEP, hidroloģiskā), risinājuma izvēle, projektēšana, SIVN/IVN, finanšu piesaiste, būvniecības koordinēšana, uzturēšana.	Pašvaldība: finansējuma piesaiste, līdzfinansējums	1.prioritāte – izpētes izstrāde, t.sk. izvērtējot alternatīvos risinājumus (2015-2016.g.)	Pirmkārt, jāizvērtē ekonomiskais pamatojums, ņemot vērā alternatīvos risinājumus kuģošanas kanāla dziļuma uzturēšanai (TEP). Jāizvērtē iespēja piesaistīt ES fondu līdzekļus nākamajā programmēšanas periodā. Vides aizsardzības aspekti.
„C” teritorijas (Tiklu un Vikingu ielas) attīstīšana (jahtklubs, publiska pietātnē)	JOP	Izpēte (TEP, hidroloģiskā), risinājuma izvēle, investora piesaiste (ja nepieciešams), projektēšana, IVN, finanšu piesaiste, būvniecības koordinēšana, uzturēšana, jahtu pietātnes pakalpojuma sniegšana	Pašvaldība: finansējums	1.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2014.-2015.g.)	Nav zināms precīzs termiņš, kad zemes gabals būs atbrīvots no garāžām.
Jahtu servisa centrs („D” teritorija)	JOP un Investors	Izpēte (TEP, ģeoloģija, hidroloģija), risinājuma izvēle, zemes sagatavošana (t.sk. grunts līmeņa paaugstināšana), SIVN, iespējams komunikāciju pievilkšana, piedāvājuma sagatavošana investoriem, investora piesaiste.	Investors: projektēšana, IVN, finanšu piesaiste, izbūve, uzturēšana, pakalpojuma sniegšana.	2.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2016.g.)	Jāizvērtē ekonomiskais pamatojums, ņemot vērā to, ka zemes gabalam nepieciešama būtiska grunts līmeņa paaugstināšana.
Ziemas makšķerēšanas bāzes/pasažieru pietātnes attīstīšana („I” teritorija)	JOP un investors	Izpēte (hidroloģija, ģeoloģija, TEP), lēmuma pieņemšana par tālāko attīstības virzienu, piedāvājuma sagatavošana investoriem, investoru piesaiste.	Investori: infrastruktūras projektēšana, finanšu piesaiste, izbūve, uzturēšana, pakalpojuma sniegšana.	2.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2016.g.)	
Salas attīstīšana („B” teritorija)	JOP, Investors un Pašvaldība	Izpēte (TEP, ģeoloģija, hidroloģija), SIVN, zemes sagatavošana investora piesaistei, komunikāciju pievilkšana, investoru piesaiste, vienoties par valsts zemes izmantošanu, vienoties ar SIA „Baltā kāpa” par sadarbību, tilta ar sauszemi attīstīšanas koordinēšana.	Pašvaldība: tilta attīstīšana un finansēšana, komunikāciju pievilkšana. Investors: atpūtas infrastruktūras projektēšana, IVN, finanšu piesaiste, izbūve, uzturēšana, pakalpojuma sniegšana.	3. prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2016.g.)	Var būt ģeoloģiski ierobežojumi. Jāvienojas ar SIA „Baltā kāpa” par sadarbību.
Jahtu pietātnes un ūdenssporta infrastruktūras attīstīšana Vikingu ielā („E” teritorija)	JOP un Investors	Izpēte par teritorijas attīstīšanas iespējām (t.sk. par IZM plāniem u.c.), lēmuma pieņemšana par tālāko rīcību.	Investori: ūdenstūrisma, ūdenssporta vai pietātņu infrastruktūras projektēšana, finanšu piesaiste, izbūve, uzturēšana, pakalpojuma sniegšana.	3.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2016.g.)	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Projekts	Attīstītājs	JOP (un pašvaldības) iesaiste	Citu pušu iesaiste	Prioritāte, laika grafiks	Piezīmes
Burāšanas skolas, atpūtas makšķerēšanas vietas, ūdenssporta infrastruktūras, jahtu piestātnes attīstīšana pie Priedaines („F” un „G” teritorijas)	JOP un investors	Izpēte (hidroloģija, ģeoloģija, TEP), lēmuma pieņemšana par attīstības virzienu katrai no vietām, piedāvājuma sagatavošana investoriem, investoru piesaiste.	Investori: ūdenstūrisma, ūdenssporta vai piestātņu infrastruktūras projektēšana, finanšu piesaiste, izbūve, uzturēšana, pakalpojuma sniegšana.	3.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2016.g.).	Jāizvērtē hidroloģiskie un ģeoloģiskie apstākļi.
Ārējās ostas izbūve (multimodālā osta), A teritorijas attīstīšana	JOP un investors	Izpēte (TEP, hidroloģiskā), zemes sagatavošana investora piesaistei, SIVN (ja nepieciešams), investoru piesaiste, vienoties par valsts zemes izmantošanu, integrēt projektu ar molu izbūvi (ja tāda tiks veikta).	Investors: IVN, projektēšana, finanšu piesaiste, izbūve, uzturēšana, pakalpojuma sniegšana. Pašvaldība: inženierkomunikāciju izbūve	4.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2017.g.).	Attīstība jāplāno tā, lai negatīvi neietekmētu dabas aizsargājamās teritorijas.
Dzintaru piestātne	JOP un pašvaldība	Izpēte (TEP, hidroloģiskā), varbūtējs SIVN, uzturēšana pēc būvniecības.	Pašvaldība: risinājuma izvēle, projektēšana, IVN, finanšu piesaiste, būvniecības koordinēšana.	4.prioritāte – izpēte par attīstības iespējām (2017.g.).	Jāveic vispārējs ekonomiskās atdeves novērtējums pirms TEP izstrādes.

4. SVID ANALĪZE

SVID (stipro un vājo pušu, iespēju un draudu) matrica ir Jūrmalas ostas konkurētspējas analīzes rezultāts, kas iegūts, ņemot vērā ostas ģeogrāfisko atrašanās vietu, tehniskos parametrus, tirgus situāciju, normatīvo regulējumu, finanšu un vides aspektus, kā arī potenciāli pieejamās teritorijas ostas attīstībai. SVID matricā iekļauti iekšējie un ārējie faktori, kuriem ir vai nākotnē var būt pozitīva vai negatīva ietekme uz stratēģisko mērķu sasniegšanu (skatīt šī ziņojuma 5.sadaļu). Iekšējie faktori ir ostas priekšrocības, stiprās puses un vājās puses, ko nosaka ostas iekšējie resursi. Ārējie faktori ir ārējās vides iespējas un draudi. 38.tabulā sniegta SVID analīzes kopsavilkums.

38.tabula. Jūrmalas ostas SVID analīze

Stiprās puses:

- atrodas Jūrmalas pilsētā – plaši pazīstamā kūrortā ar daudzveidīgām atpūtas iespējām un kultūras pasākumu piedāvājumu,
- atrodas netālu no Baltijas lielākās metropoles – Rīgas,
- 15 -20 km līdz starptautiskajai lidostai „Rīga”,
- industrijas neskarta vide jahtu tūrisma attīstīšanai,
- potenciālajai ostas attīstībai ir pieejamas gan pašvaldībai, gan valstij piederošas teritorijas Lielupes tuvumā, līdz ar to ir iespējas palielināt piestātņu garumu un ostas kapacitāti līdz pat 550 jahtu vietām,
- sakārtota navigācija kuģošanai pa Jūrmalas ostu,
- pieejama transporta infrastruktūra – dzelzceļš, autobusu satiksme (kreisajā krastā, daļēji arī labajā krastā), piebraucamie ceļi (kreisajā krastā),
- ērta pieejamība Skandināvijas klientiem (metropoles tuvums, gaisa un sauszemes transporta savienojumi),
- Jūrmala jau šobrīd piesaista vairāk ārvalstu tūristu, nekā daudzas citas Latvijas pilsētas, kurās ir jahtu ostas (Ventspils, Liepāja),
- atrašanās netālu no Zilā karoga pludmalēm.

Vājās puses:

- vāji attīstīta infrastruktūra labajā krastā (ceļi, komunālā infrastruktūra),
- ierobežota pieejamība no sauszemes Lielupes labajā krastā (Priedaine/Vārnukrogs),
- lai attīstītu relatīvi maz attīstīto ostu, t.sk. tās infrastruktūru, lai sagatavotu zemes un nodrošinātu komunālo infrastruktūru, nepieciešamas apjomīgākas investīcijas nekā citās konkurējošās ostās (piemēram, Rīgas ostā),
- esošās jahtu ostas un piestātnes pašlaik nav iekļautas ostas teritorijā,
- potenciālās attīstības teritorijas nav iekļautas ostas teritorijā,
- sanesu plūsmas dēļ ir pastāvīgi jāveic resursietilpīgi kuģošanas kanāla dziļuma uzturēšanas darbi (nav molu),
- elektropārvades līnijas, kas šķērso upi, ierobežo kuģošanas līdzekļu satiksmi pa Buļļupi uz Rīgu,
- daļa no ostas teritorijas atrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās,
- nav izveidots publiskais tēls, tā nav starptautiski atpazīstama,
- nav iesaistīta starptautiskajās organizācijās,
- nav attīstītas viesu jahtu piestātnes, līdz ar to ir ierobežotas iespējas piesaistīt tūristus,
- nelieli ostas ieņēmumi,

- Jūrmalas osta atrodas nomaļus no tipiskajiem Baltijas jūras jahtu maršrutiem, situācijas mainīšanai nepieciešama cieša sadarbība ar citām Rīgas jūras līča ostām,
- vājš vietējais jahtu tūrisma tirgus, ļoti neliels jahtu skaits uz vienu iedzīvotāju.

Iespējas:

- attīstīt kopīgus jahtu tūrisma maršrutu piedāvājumus ar citām Rīgas līča ostām,
- piesaistīt tūristu plūsmu, ņemot vērā to, ka Baltijas jūras reģiona piekrastes reģionos palielinās ES dalībvalstu tūristu skaits,
- ostas attīstība (tai skaitā ziemas aktivitātes) samazinās Jūrmalas tūrisma sezonalitāti,
- iespēja piesaistīt jahtu tūristus no Krievijas,
- iespēja apvienot jahtu tūrismu ar kūrorta un kultūras pasākumiem,
- iespēja attīstīt jahtu ziemošanas un servisa pakalpojumus Skandināvijas un Krievijas tirgum (ņemot vērā pieprasījumu, pieejamos resursus un konkurētspējīgo darbaspēka izmaksu līmeni Latvijā),
- esošās Pierīgas reģiona jahtu pietātnes ir noslogotas,
- jahtošanas popularitāte Latvijā pieaug,
- iespēja attīstīt piekrastes zvejas un makšķerēšanas pakalpojumus (ņemot vērā pieprasījumu un pieejamās teritorijas),
- tūristi Jūrmalā uzturas vidēji 3,5 dienas, ilgāk kā vidēji Latvijā.

Draudi:

- ostas infrastruktūras attīstības projekti Lielupes grīvā var tikt apturēti vai kavēti vides aizsardzības nosacījumu dēļ, piemēram, dēļ iespējamās ietekmes uz Piejūras dabas parku,
- daļa no potenciālajām hidrotehniskajām būvēm Lielupes grīvā atrodas Rīgas pilsētas teritorijā, kas varētu apgrūtināt projektu saskaņošanu un attīstīšanu,
- attīstības teritorijas pieder dažādiem īpašniekiem (t.sk. SIA „Rīgas meži”),
- tiesvedības process Tīklu ielas 10 teritorijā, kas var kavēt tās attīstību,
- iespējama abām pusēm (Jūrmalai un Rīgai) nelabvēlīga konkurence jahtu piesaistē (negatīva ietekme uz cenu politiku u.c.).

5. STRATĒGIJA

5.1. Redzējums

Jūrmalas osta (Jūrmalas osta) būs kvalitatīvu jahtu ostas pakalpojumu sniedzējs Latvijas un ārvalstu jahtotājiem, kā arī nozīmīgs Jūrmalas pilsētas – lielākā Baltijas jūras kūrorta – attīstības dzinējspēks, kas veicinās:

- jūrmalnieku dzīves kvalitātes, tai skaitā nodarbinātības un vides uzlabošanas,
- Jūrmalas kā kūrorta un tūristu piesaistes centra attīstību,
- Rīgas jūras līča iekļaušanu burāšanas maršrutos.

5.2. Mērķi

M1. Publiskā infrastruktūra

Lai nodrošinātu Jūrmalas ostas vietējo un starptautisko konkurētspēju un piesaistītu uzņēmēju un tūristu interesi, ir jāattīsta infrastruktūra, tai skaitā:

- hidrotehniskās būves un navigācijas aprīkojums drošai kuģošanai,
- piemēroti apstākļi piestātņu būvei, tai skaitā nostiprinot un sagatavojot krastus,
- pieejama sauszemes infrastruktūra, tai skaitā ielas un ceļi, sabiedriskais transports, elektrība, ūdensapgādes un notekūdeņu savākšanas sistēmas (sadarbībā ar Jūrmalas pilsētu),
- upju transporta infrastruktūra (pasažieru kuģīšu piestātnes) pasažieru pārvadājumiem un tūrisma aktivitātēm.

M2. Sadarbība ar uzņēmējiem

Lai veicinātu ostas teritorijas efektīvu izmantošanu un tūristu piesaisti, ir jāattīsta sadarbība ar esošajiem un potenciālajiem uzņēmumiem, lai Jūrmalas ostā attīstītu:

- jahtu piestātnes un ar to darbību saistītos pakalpojumus,
- jahtu tehniskās apkopes un ziemošanas pakalpojumus, tai skaitā ārvalstu klientiem,
- piekrastes zvejniecības, makšķerēšanas, ūdenssporta un citus tūrisma un aktīvās atpūtas pakalpojumus.

M3. Atpazīstamība

Uzņēmējus un potenciālos ceļotājus ir nepieciešams informēt par Jūrmalas ostu kā drošas kuģošanas un kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanas vietu. Ostas atpazīstamību ir jāveicina:

- aktīvi iesaistoties un līdzdarbojoties starptautiskajās nozares organizācijās,
- īstenojot publicitātes pasākumus,
- attīstot ostu atbilstoši jahtu ostu Zilā karoga standartam.

5.3. Specializācija

Lai gūtu iespējas lielāku atdevi un efektīvi izmantotu ostas attīstībai pieejamo teritoriju, finanšu un pārējos resursus, kā arī lai izmantotu savas konkurences priekšrocības, Jūrmalas osta tiks attīstīta kā multifunkcionāla jahtu osta, tajā attīstot:

- jahtu tūrisma pakalpojumus (publiski pieejamas un jahtkluba tipa piestātnes, citi jahtu tūrisma pakalpojumi),
- jahtu ziemošanas un servisa pakalpojumus,

- piekrastes zvejniecību un makšķerēšanas pakalpojumus,
- ūdens tūrisma un ūdenssporta pakalpojumus,
- upju transporta pakalpojumus (pasažieru kuģīšu piestātnes),
- ekotūrisma pakalpojumi Lielupes grīvas pļavās un citās teritorijās.

5.4. Rīcības virzieni

Jūrmalas ostas attīstībai nepieciešamās rīcības šeit ir sadalītas pa mērķiem un rīcības virzieniem:

Mērķi	Rīcības virzieni
M1. Publiskā infrastruktūra	R1.1. Hidrotehniskās būves R1.2. Navigācijas un drošības sistēmas R1.3. Krastu nostiprināšana un piestātnes, zemju sagatavošana R1.4. Komunālā infrastruktūra uz sauszemes R1.5. Upju transporta infrastruktūra (pasažieru kuģīšu piestātnes)
M2. Sadarbība ar uzņēmējiem	R2.1. Jahtu piestātnes un ar tām saistītie uzņēmumi R2.2. Jahtu ziemošanas un servisa pakalpojumi R2.3. Piekrastes zvejniecība, makšķerēšana, ūdenssporta un citi pakalpojumi
M3. Atpazīstamība	R3.1. Dalība starptautiskās organizācijās R3.2. Publicitāte

6. PIEPRASĪJUMA PROGNOZES UN ATTĪSTĪBAS SCENĀRIJI

6.1. Pieprasījuma prognozes 2013.-2030.gadam

Jūrmalas ostas tālākās attīstības plānošanai ir svarīgi ņemt vērā tūrisma tirgus attīstības tendences un ar tām saistīto potenciālo ostas klientu pieprasījumu. Ostas noteiktajiem specializācijas virzieniem (darbības jomām) pēc būtības raksturīga sezonālitate, taču katram no tiem ir sava, nedaudz atšķirīga tirgus dinamika, kā aprakstīts iepriekšējās nodaļās.

Stratēģijas izstrādes ietvaros tika aplēsts Jūrmalas ostas specializācijas virzienu potenciālais pieprasījums vidējā un ilgtermiņā, laika periodā līdz 2030.gadam, lai novērtētu attīstības tendences un līdz ar to arī nepieciešamās ostas attīstības aktivitātes, kas, iespējams, jāīsteno jau šīs stratēģijas ietvaros (līdz 2022.gadam). Pieprasījuma prognožu ietvaros tika aplūkoti šādi virzieni:

- starptautisko atpūtas laivu satiksmes intensitāte (ienācienu skaita prognoze, nepieciešamo pastāvīgo tauvas vietu skaits, jahtu tūristu skaits),
- jahtu ziemošanas pakalpojumu iespējamais pieprasījums,
- amatierzvejas aktivitāte,
- upju pasažieru transporta aktivitāte.

Pieprasījuma prognozēm tika izstrādāts pesimistiskais, bāzes un optimistiskais scenārijs.

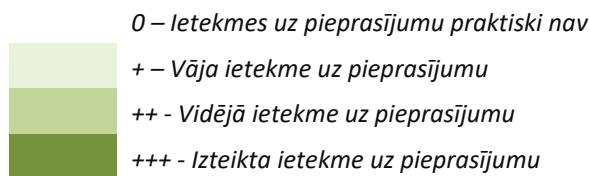
Balstoties uz iepriekšminētajām prognozēm, darba turpmākajās sadaļās sniegti investīciju laika plāna scenāriji un novērtēts Jūrmalas ostas attīstīšanas ekonomiskais pamatojums (investīcijas, tūristu skaits un tēriņi, darba vietu un nodokļu pieaugums u.c.).

6.2. Metodoloģija

Prognožu izstrādei tika izmantota t.s. elastīgo multiplikatoru metodoloģija (*elasticity multiplier methodology*), kas balstīta uz pieņēmuma, ka IKP dinamika un tirdzniecības, tūrisma, transporta un satiksmes attīstība ir savstarpēji saistītas. Vērtējot ilgtermiņā, procentuālās IKP izmaiņas un procentuālās izmaiņas tirdzniecībā, tūrismā, transportā un satiksmē veido noteiktas korelācijas, jeb reizinātājus (elastīgos multiplikatorus). Lai pielāgotu elastīgos multiplikatorus katrai no plānotajām darbības jomām, papildus tika piemērotas kvalitatīvas aplēses un novērotās ekonomiskās saiknes. Piemēram, vēsturiskie dati par atpūtas laivu aktivitāti tuvējās ostās tika salīdzināti ar vēsturisko IKP dinamiku konkrētajos reģionos (valstīs un reģionos, kas veidoja satiksmi, šajā gadījumā Baltijas Jūras Reģionā). Papildus tam, vērtējot ietekmi uz pieprasījumu tika ņemti vērā tādi faktori, kā nozares un makroekonomikas attīstības scenāriji, konkurence, kā arī iespējamās Jūrmalas ostas atvēršanas un mārketinga aktivitātes.

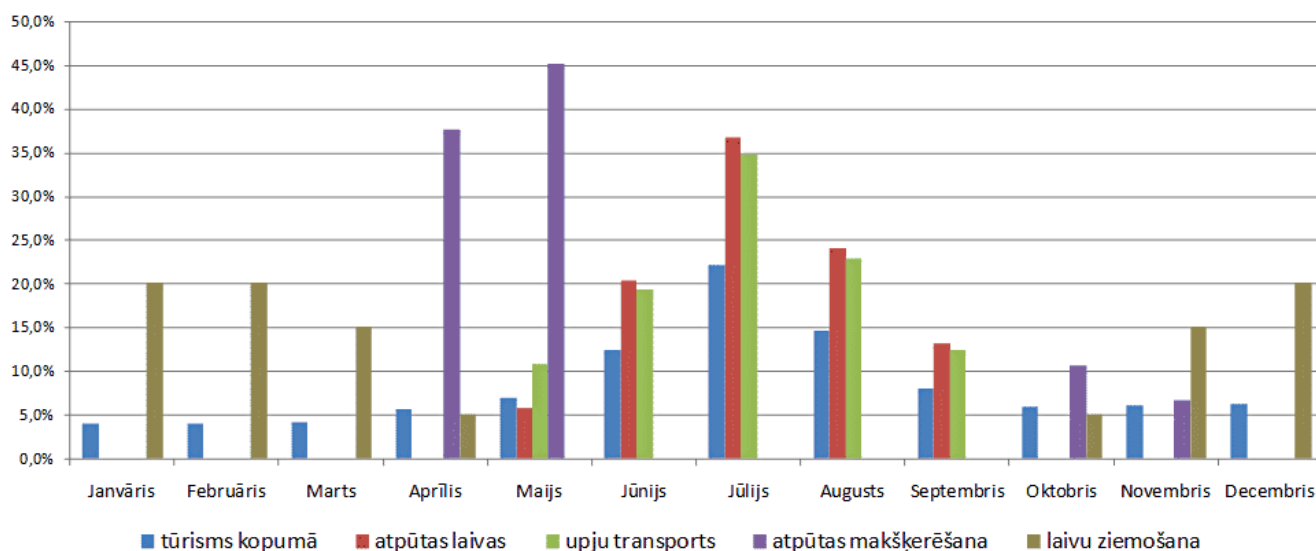
Bāzes scenārija prognožu aprēķiniem konkurentu un tirgus attīstības pieņēmumi tika ekstrapolēti balstoties uz vēsturisko attīstību („tehniskais” elastības multiplikators, atvasināts no vēsturiskajiem datiem), izvērtējot un filtrējot ārpuskārtas gadījumus un apstākļus, lai pēc iespējas nodrošinātu objektivitāti. Optimistisko un pesimistisko prognožu aprēķini ietver papildu faktorus, kas izriet no konkurentu analīzes un tirgus attīstības novērtējuma (piemēram, Baltijas jūras reģiona ekonomikas attīstība un tendences, tūrisma attīstība, reģistrēto buru un motorjahtu skaits kaimiņvalstīs, reģionālā attīstība). Šo faktoru ietekme tika novērtēta skaitliskā formā (pieprasījumu samazinoša vai pieprasījumu veicinoša ietekme), attiecīgi palielinot vai samazinot elastīgo

multiplikatoru vērtības, salīdzinot ar bāzes (jeb „tehniskajām”) elastības multiplikatoru vērtībām. Izvērtēto faktoru ietekme uz pieprasījumu (elastīgo multiplikatoru) tika gradēta, pielietojot šādus apzīmējumus (skatīt 41., 43., 44. un 46.tabulu):



6.2.1. Sezonālitate

Starptautiskā jahtu tūrisma sezona Latvijā ir relatīvi īsa, līdz ar to atpūtas laivu kuģošanas aktivitāte un reģistrēto laivu skaits Latvijā ir salīdzinoši mazāks kā, piemēram, Baltijas jūras dienvidu jahtu ostās. Pamatā sezona ilgst no maija līdz septembrim, lielākā aktivitāte novērojama jūnijā, jūlijā un augustā. Laivu ziemošanas sezona parasti ilgst no oktobra līdz aprīlim, ar lielāko aktivitāti no novembra līdz februārim. Amatierzvejas, gk. makšķerēšanas aktivitātes pārsvarā norisinās pavasarī, no aprīļa līdz maijam, un rudenī – no oktobra līdz novembrim, ārpus nārstošanas perioda. Sezonālitate pa aktivitāšu veidiem skatīt 27.attēlā.



27.attēls. Sezonālitate pa aktivitāšu veidiem – procentuālais apjoms pa mēnešiem no kopējā gada apjoma (%)¹⁰⁴

Nemot vērā to, ka burāšanas sezona ir salīdzinoši īsa, ir grūti panākt investīciju atmaksāšanos īsā vai vidējā termiņā, tas arī ir viens no būtiskiem iemesliem, kāpēc reģionā ir maz ostu, kas specializējušās tikai uz jahtu tūrisma. Reģiona ostas ir pārsvarā multifunkcionālas – jahtu piestātnes papildina dažādi citi pakalpojumi – jahtklubu, laivu ziemošana, kravu pārkraušana, prāmju satiksme vai makšķerēšana. Izstrādājot prognozes tika pieņemts, ka šāds aktivitāšu cikliskums saglabāsies arī turpmāk.

6.3. Atpūtas laivu apgrozījuma prognozes

Potenciālo Jūrmalas ostas atpūtas laivu (buru jahtu un motorjahtu) plūsmu ietekmē jahtu tūrisma tendences, kā arī tūrisma nozares attīstība Baltijas jūras reģionā, kur novērojama stabila attīstība, kas korelē ar ekonomikas attīstības rādītājiem. Jūrmalas ostas attīstībā būtisku lomu spēlē tādi faktori kā atpūtas kuģošanas nozares

¹⁰⁴ SIA „NK Konsultāciju birojs” aprēķini, ņemot vērā Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģiju 2007.-2018.gadam

pozitīvās tendences BJR (īpaši augošā interese par Baltijas jūras austrumu reģiona gala mērķiem) un Lielupes ģeogrāfiskā novietojuma specifika, kā iepriekš aprakstīts ārējās vides un SVID analizē. Lai raksturotu tirgus potenciālu un iespējamo Jūrmalas ostas attīstības aktivitāšu pozitīvo ietekmi uz pakalpojumu pieprasījumu, tika izstrādāti trīs pieprasījuma scenāriji, ņemot vērā ietekmes faktorus un to nozīmīgumu katrā no scenārijiem, skatīt 41.tabulu.

39.tabula. Atpūtas laivu tirgus faktori un to nozīmīgums Jūrmalas ostas pieprasījuma prognozēs

	Ietekmes faktori	Pesimistiskais scenārijs			Bāzes scenārijs			Optimistiskais scenārijs		
		2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030
Tirgus un ekonomikas faktori	Ekonomika	+	+	0	+	+	+	+	++	++
	Iedzīv.skaitis	0	0	+	0	0	+	0	0	+
	Darba tirgus	0	0	0	0	0	+	0	+	+
	Finanšu tirgi	0	0	0	0	0	0	0	+	+
	Tūrisma un burāšanas tirgus	0	+	0	0	+	+	+	++	+
Jūrmalas ostas atvēršana	Konkurences priekšrocības	0	0	0	+	+++	+	++	+++	++
	Kapacitāte	0	0	0	0	+	+	+	++	+
	Papildus pakalpojumi	0	0	0	0	+	+	0	+++	+
	Marketinga, sadarbība	+	+	0	+	+++	0	++	+++	+
	Kopā	0	+	0	+	+++	0	++	+++	+

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

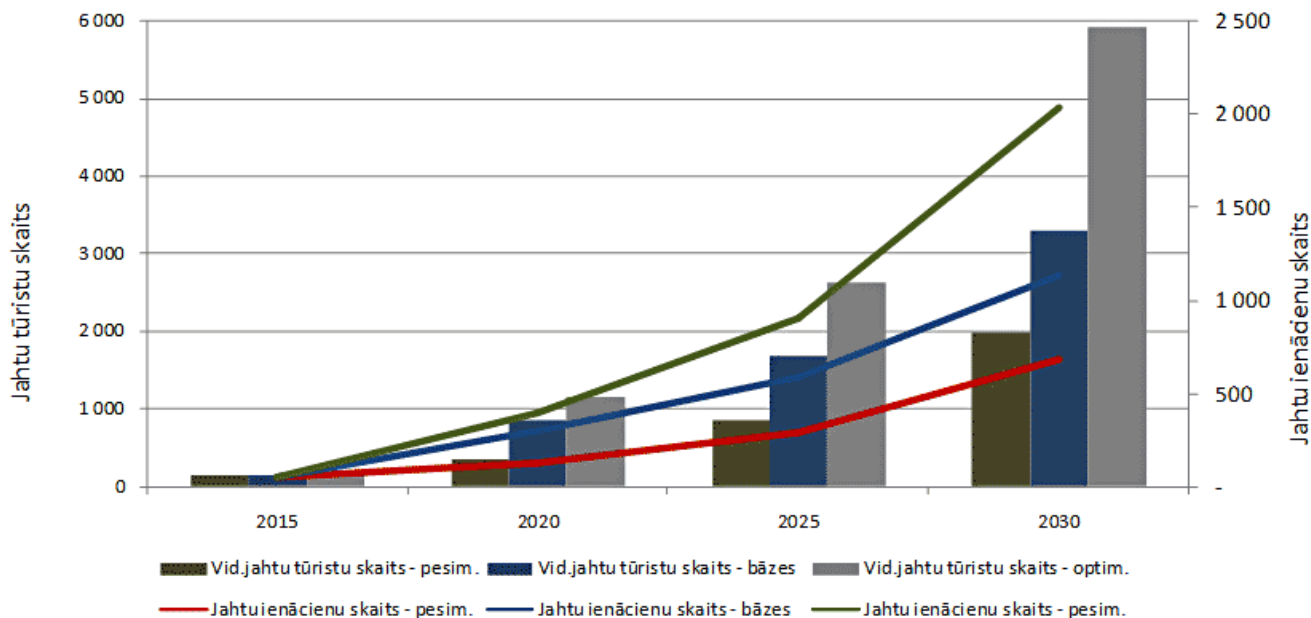
Pesimistiskais scenārijs. Šis scenārijs ataino ostas darbību balsoties uz konservatīviem tirgus un ekonomikas izaugsmes pieņēmumiem vidējā un ilgtermiņā, līdz ar to ostas aktivitātes attīstīsies mēreni, korelēnot ar kopējām tirgus tendencēm. Scenārija ietvaros paredzēta salīdzinoši pasīva ostas attīstība, ietverot minimālas aktivitātes ostas virzīšanai tirgū. Plānotajai ostas atvēršanai nav būtiskas ietekmes uz ostas sniegumu, tā arī neparedz būtisku ostas tirgus daļas palielināšanos.

Bāzes scenārijs. Šis scenārijs ataino ostas darbību salīdzinoši mērenā tirgus un ekonomiskā vidē, taču ar pozitīvāku ietekmi uz ostas pakalpojumu pieprasījuma pieaugumu. Tiek pieņemts, ka tiks veikts vidēji aktīvs ostas mārketinga un aktīvāka pakalpojumu attīstīšana, kas kopumā radīs pozitīvu ietekmi un palielinās tirgus pieprasījumu vidējā un ilgtermiņā. Iepriekšminētā rezultātā veidosies konkurences priekšrocības un atpazīstamība, kas dotu iespēju palielināt Jūrmalas ostas daļu kopējā reģiona tirgū.

Optimistiskais scenārijs. Šis scenārijs ataino ostas darbību pozitīvākā tirgus un ekonomikas vidē, paredzot ostas pakalpojumu pieprasījuma dinamiku virs vidējās tirgus tendences. Attīstības pamatā ir aktīva ostas pakalpojumu virzīšana tirgū, kā arī intensīva plānotās infrastruktūras un pakalpojumu attīstīšana ar mērķi īsā laikā iegūt atpazīstamību burātāju un tūristu vidū. Šī scenārija ietvaros paredzēts iegūt būtisku tirgus daļu, t.sk. no Rīgas ostas.

Prognožu izstrādei nepieciešamie vēsturiskie dati ir pieejami minimālā apjomā (nav datu par laivu ienācienu skaitu Jūrmalas ostā, arī reģiona jahtu ostu apmeklējuma dati ir ierobežoti), līdz ar to bija nepieciešams izstrādāt vēsturisko datu matricu, lai noteiktu iespējamo laivu ienācienu skaitu un dinamiku reģionā, laika posmā no 2000.līdz 2012.gadam (skatīt 8. pielikumu).

Balstoties uz iepriekšminētajiem pieņēmumiem, tika veikti aprēķini par paredzamo starptautisko atpūtas laivu (buru jahtu un motorjahtu) ienācienu skaitu un līdz ar to arī piesaistīto jahtu tūristu (jahtu apkalpes locekļu) skaitu katram no scenārijiem (gadā), skatīt 28.attēlu.



28.attēls, Starptautisko atpūtas laivu ienācienu un jahtu tūristu skaita prognoze, 3 scenāriji, 2015.-2030.gads¹⁰⁵

Starptautisko atpūtas laivu prognozes paredz salīdzinoši minimālu jahtu skaita pieaugumu līdz aptuveni 2018.gadam, ņemot vērā to, ka esošā infrastruktūras kapacitāte jau ir noslogota, un ir nepieciešams attīstīt infrastruktūru, kā arī veikt mārketinga pasākumus, lai piesaistītu papildus jahtu plūsmu. Kā būtisks pieprasījumu veicinošs faktors tiek pieņemts, ka no aptuveni 2018.gada varētu tikt nodots ekspluatācijā pirmais nozīmīgais piestātņu projekts Jūrmalas ostas teritorijā („C” teritorijas Tīklu ielā 10 attīstīšana, aptuveni 60 jahtu piestātnes), līdz ar to Jūrmalas osta varētu kļūt interesanta viesu jahtu apmeklējumiem. Sākot no 2020.gada iespējamās nozīmīgas atpūtas laivu plūsmas (120-400 ienācienu gadā), pieaugot līdz ~700-2000 laivu ienācieniem 2030.gadā, atkarībā no scenārija. Ienācienu skaita pieauguma tempi svārstās no vidēji 15% gadā pesimistiskajā scenārijā līdz 40% gadā optimistiskā scenārija gadījumā.

Līdz ar atpūtas laivu apmeklējuma pieaugumu paredzams arī nozīmīgs jahtu tūristu (jahtu apkalpes locekļu) apmeklējums, kas būtu 350-1000 tūristu 2020.gadā un 2000-6000 tūristu 2030.gadā, atkarībā no scenārija.

42.tabulā sniegts apkopojums un salīdzinājums starp dažādiem starptautisko atpūtas laivu apgrozījuma prognožu scenārijiem. Tabulā sniegtas arī aplēses par nepieciešamo infrastruktūru (papildu piestātnēm), ņemot vērā starptautisko jahtu ienācienu skaitu un pastāvīgo tauvas vietu paredzamo pieprasījumu, kā arī sezonālātes aspektu.

40.tabula. Atpūtas laivu ienācienu, apkalpes locekļu un nepieciešamo piestātņu skaita prognozes, 2015.-2030.gads

	2015			2020			2025			2030		
	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.
Ienācienu skaits (gadā)	49	54	57	126	300	401	295	585	904	689	1139	2039
Jahtu tūristu skaits (gadā)	142	156	166	365	871	1163	854	1696	2623	1997	3304	5914

¹⁰⁵ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

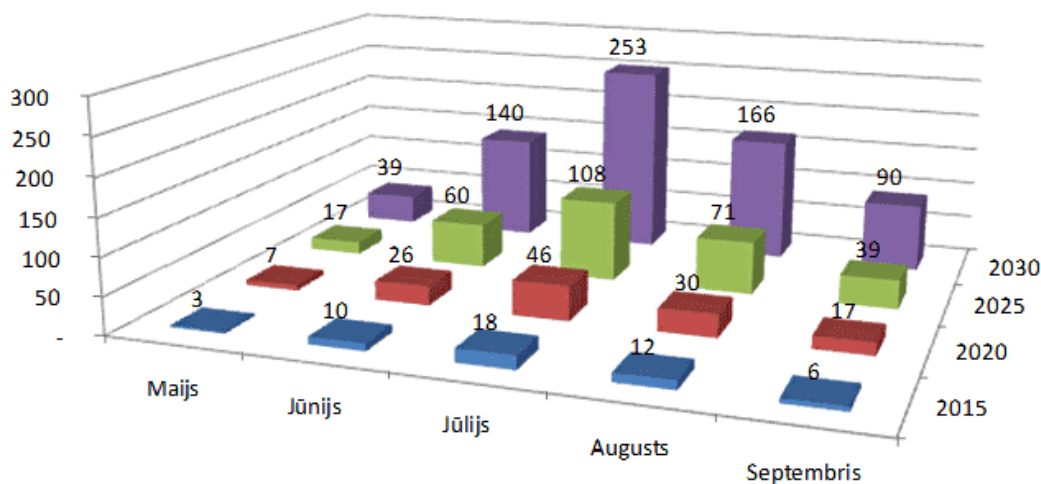
Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

	2015			2020			2025			2030		
	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.
Maksimālais ienācienu skaits jūlijā (mēnesī)	18	20	21	46	110	147	108	215	332	253	419	750
Maksimālais jahtu tūristu skaits jūlijā	52	58	61	134	319	426	313	624	966	734	1712	2175
Nepieciešamais pietārtņu skaits, t.sk.	57	59	61	73	89	105	98	127	168	142	189	289
Viesu pietārtnes	4	5	5	10	23	31	23	45	69	53	87	156
Pastāvīgās tauvas vietas	53	54	56	63	66	74	75	82	99	89	102	133

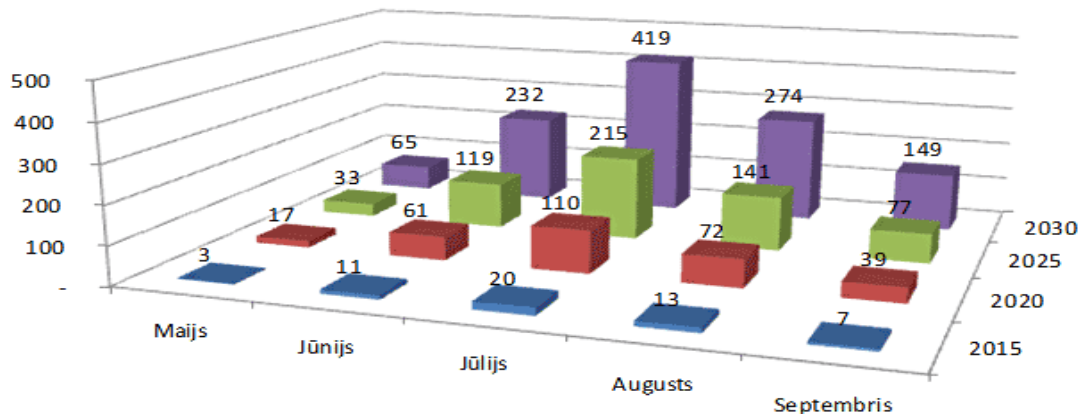
Avots: SIA "NK konsultāciju birojs"

Jahtu ienācienu un jahtu tūristu skaita sezonālās svārstības ir būtiskas ostas attīstības un pārvaldības plānošanai, jo šīs svārstības ļauj aplēst maksimālos noslodzes un apgrozījuma rādītājus, ko jāņem vērā katrā no attīstības posmiem. Kā norādīts 7.2.1.sadaļā, burāšanas sezona ilgst no maija līdz septembrim, ar maksimālo aktivitāti jūlija mēnesī.

Nākamajos attēlos sniegta informācija par starptautisko jahtu ienācienu (Jūrmalas ostā) sezonālītāti pesimistiskā, bāzes un optimistiskā scenārija gadījumā.



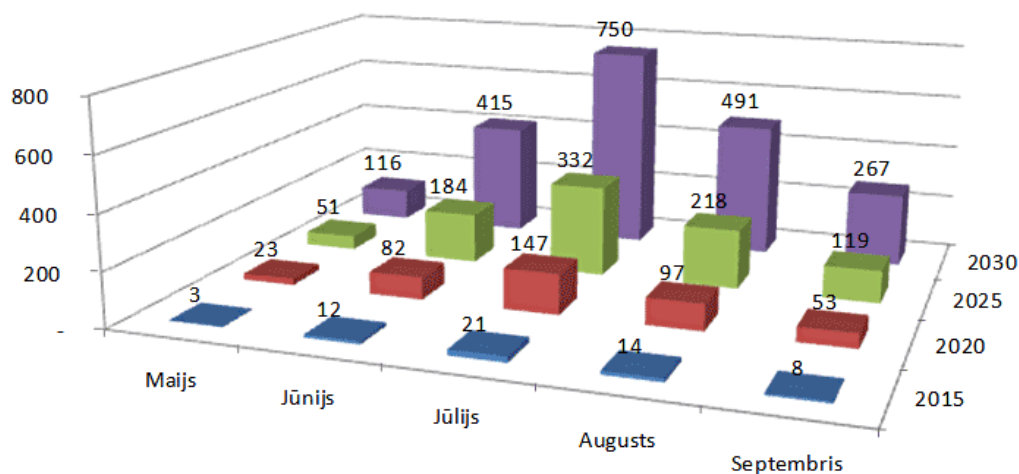
29.attēls. Jahtu ienācienu skaita sezonālās svārstības, pesimistiskais scenārijs, 2015.-2030.gads¹⁰⁶



30.attēls. Jahtu ienācienu skaita sezonālās svārstības, bāzes scenārijs, 2015.-2030.gads¹⁰⁷

¹⁰⁶ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

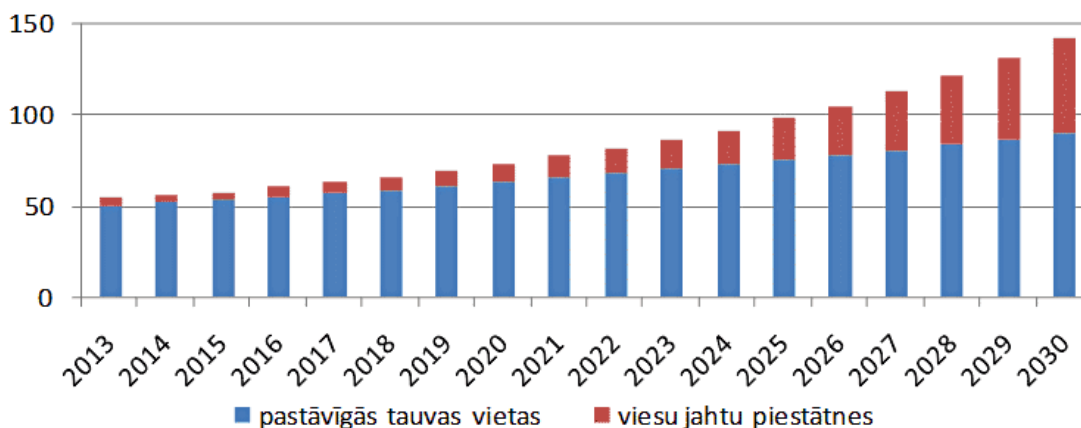
¹⁰⁷ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”



31.attēls. Jahtu ienācienu skaita sezonālās svārstības, optimistiskais scenārijs, 2015.-2030.gads¹⁰⁸

Jūrmalas ostas attīstības un infrastruktūras projektu plānošanai būtiski noteikt nepieciešamo piestātņu skaitu, lai spētu apkalpot paredzamo pieprasījuma apjomu. Nepieciešamo viesu piestātņu skaits aprēķināts ekstrapolējot to no jahtu ienācienu skaita, ņemot vērā vidējo piestātņu noslodzes rādītāju (13,1 ienācienu uz vienu piestātņi gadā¹⁰⁹). Nepieciešamo pastāvīgo tauvas vietu skaits aprēķināts balstoties uz vēsturisko reģistrēto jahtu skaita pieaugumu un pastāvīgajām tauvas vietām citās reģiona jahtu ostās¹¹⁰ un vidējo IKP dinamiku Baltijas jūras reģionā.

32.attēls. Nepieciešamās pastāvīgās tauvas vietas un viesu jahtu piestātnes, pesimistiskais scenārijs, 2013.-2030.gads



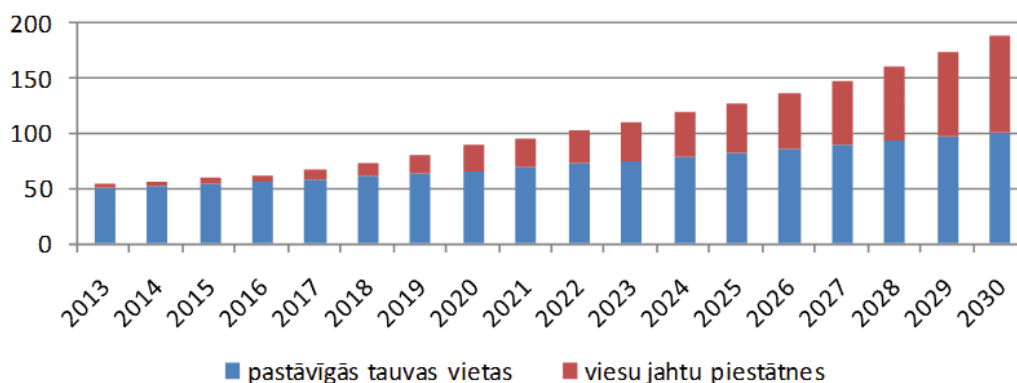
Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

Pesimistiskā scenārija gadījumā 2015.gadā būtu nepieciešamas 58 piestātnes (53 pastāvīgās tauvas vietas un 4 viesu piestātnes), 2020.gadā būtu nepieciešamas 73 piestātnes (63 pastāvīgās tauvas vietas un 10 viesu piestātnes), sasniedzot 142 piestātnes 2030.gadā (89 pastāvīgās tauvas vietas un 53 viesu piestātnes).

¹⁰⁸ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

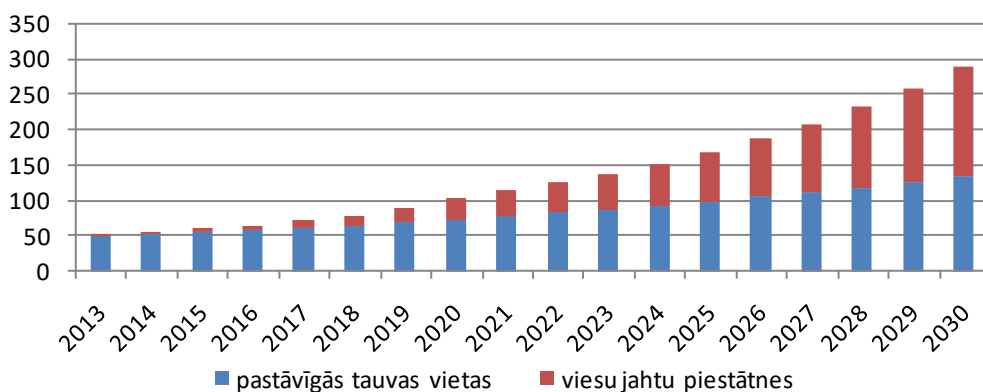
¹⁰⁹ Piezīme: Vidējais atpūtas laivu (jahtu) ienācienu skaits uz piestātņi reģionā: Rīgā = 13,1; Rīgas jūras līča rietumu piekrastē = 8,5; Rīgas jūras līča austrumu piekrastē = 10,4; Baltijas jūras piekrastē = 16,0; Roomassare = 13,0; Pērnavā / Virtsu = 16,0; Ruhnu = 5,7.

¹¹⁰ Piezīme: Ostas, kas ņemtas vērā – Rīga, Roja, Mēsrags, Engure, Skulte, Salacgrīva, Liepāja, Ventspils, Pērnavā / Virtsu, Romasāre un Ruhnu.



33.attēls. Nepieciešamās pastāvīgās tauvas vietas un viesu jahtu piestātnes, bāzes scenārijs, 2013.-2030.gads¹¹¹

Bāzes scenārija gadījumā 2015.gadā būtu nepieciešamas 60 piestātnes (54 pastāvīgās tauvas vietas un 5 viesu piestātnes), 2020.gadā būtu nepieciešamas 90 piestātnes (66 pastāvīgās tauvas vietas un 23 viesu piestātnes), sasniedzot 189 piestātnes 2030.gadā (102 pastāvīgās tauvas vietas un 87 viesu piestātnes).



34.attēls. Nepieciešamās pastāvīgās tauvas vietas un viesu jahtu piestātnes, optimistiskais scenārijs, 2013.-2030.gads¹¹²

Optimistiskā scenārija gadījumā 2015.gadā būtu nepieciešama 61 piestātne (56 pastāvīgās tauvas vietas un 5 viesu piestātnes), 2020.gadā būtu nepieciešamas 115 piestātnes (74 pastāvīgās tauvas vietas un 31 viesu piestātnes), sasniedzot 290 piestātnes 2030.gadā (133 pastāvīgās tauvas vietas un 156 viesu piestātnes).

6.4. Laivu ziemošanas pieprasījuma prognoze

Laivu ziemošanas pakalpojumi ir būtisks jahtu ostas ienākumu avots ārpus aktīvās burāšanas sezonas. Parasti laivas tiek novietotas uzglabāšanā uz visu ziemas sezonu, t.i. no novembra līdz aprīlim. Kopumā reģistrēto laivu pieaugums tuvējā reģionā, kā arī visā Baltijas jūras reģionā liecina par to, ka ziemošanas pakalpojumu sektoram ir labas izaugsmes iespējas. Ziemošanas pakalpojuma potenciāla novērtēšanai zemāk sniegti tirgus attīstības potenciālu ietekmējošie faktori un to nozīmīguma novērtējums, izdalot atsevišķi katru no trīs pieprasījuma scenārijiem.

¹¹¹ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

¹¹² Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

41.tabula. Laivu ziemošanas tirgus faktori un to nozīmīgums Jūrmalas ostas pieprasījuma prognozēs

	Ietekmes faktori	Pesimistiskais scenārijs			Bāzes scenārijs			Optimistiskais scenārijs		
		2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030
Tirgus un ekonomikas faktori	Ekonomika	+	+	0	+	+	+	+	++	++
	Iedzīv.skaitis	0	0	+	0	0	+	0	0	+
	Darba tirgus	0	0	0	0	0	+	0	+	+
	Finanšu tirgi	0	0	0	0	0	0	0	+	+
	Laivu ziemošanas tirgus	0	+	0	0	+	+	+	++	+
Jūrmalas ostas atvēršana	Konkurences priekšrocības	0	0	0	0	+	+	0	++	++
	Kapacitāte	0	0	0	0	0	+	0	+	+
	Papildus pakalpojumi	0	0	0	0	+	+	+	++	++
	Marketinga, sadarbība	0	0	0	+	+	+	+	++	++
	Kopā	0	0	0	0	+	+	+	++	++

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

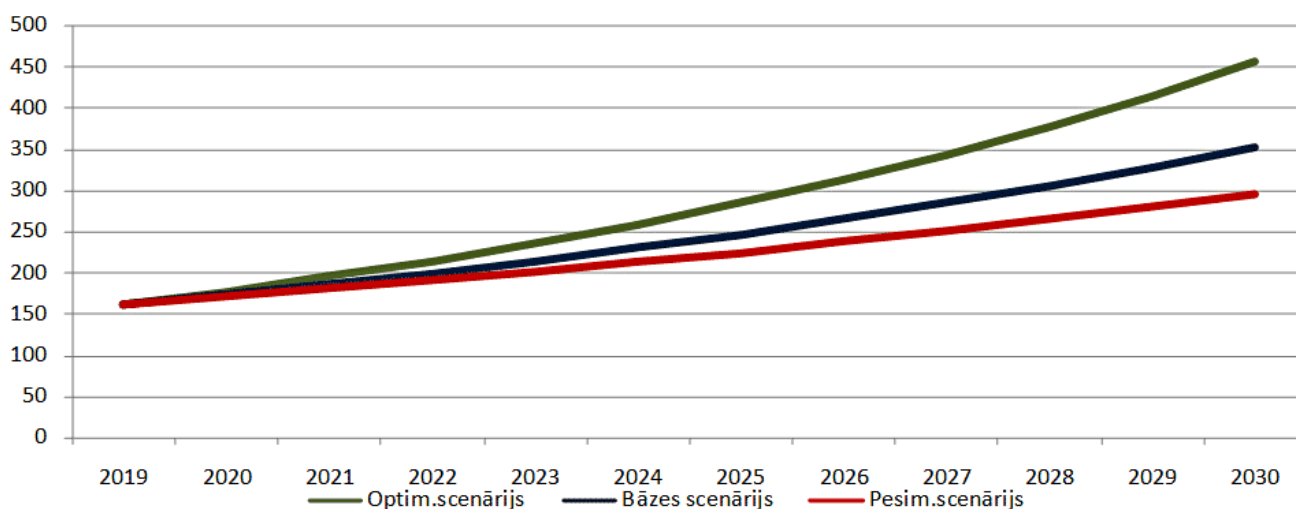
Pesimistiskais scenārijs. Šis scenārijs ataino ostas darbību konservatīvos tirgus un ekonomikas apstākļos vidējā un ilgtermiņā - ziemošanas pakalpojumu aktivitāte attīstās palēnām, līdz ar kopējām tirgus tendencēm. Šajā scenārijā tiek pieņemts, ka ilgtermiņā Jūrmalas jahtu ziemošanas pakalpojumi kļūs par nozīmīgu tirgus sastāvdaļu, taču netiks atgūtas nozīmīgas tirgus daļas no tuvākajiem konkurentiem.

Bāzes scenārijs. Šis scenārijs arī paredz ostas darbību salīdzinoši konservatīvos tirgus un ekonomikas apstākļos, taču ar pozitīvāku ietekmi uz ostas aktivitāšu pieaugumu. Tiek pieņemts ka tiek veikta laivu ziemošanas pakalpojumu virzīšana tirgū, kas kombinācijā ar vidēju cenu politiku varētu palīdzēt iegūt papildus tirgus daļas vidējā termiņā un ilgtermiņā.

Optimistiskais scenārijs. Šis scenārijs paredz pozitīvāku tirgus un ekonomikas vidi, kā rezultātā izaugsme paredzēta virs vidējās ziemošanas pakalpojumu tirgus attīstības prognozes. Tiek pieņemts, ka tiktu īstenota apjomīga mārketinga kampaņa, kas kombinācijā ar agresīvu cenu politiku nodrošinātu būtisku tirgus daļu iegūšanu vidējā un ilgtermiņā.

35.attēlā sniegti aprēķinu rezultāti par Jūrmalas ostā izvietoto laivu ziemošanas pakalpojumu potenciālo pieprasījuma apjomu, pieņemot, ka ziemošanas pakalpojumi tiktu piedāvāti no aptuveni 2019.gada ar 160 laivu vietu kapacitāti. Visiem trijiem scenārijiem tiek pielietots vienāds pieprasījuma sākuma punkts.

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam



35.attēls. Jūrmalas ostā izvietoto laivu ziemošanas pakalpojumu pieprasījuma prognoze, 3 scenāriji, 2019.-2030.gads¹¹³

Pesimistiskais scenārijs paredz, ka ziemošanas pakalpojumu pieprasījums pieaugs no 169 vienībām 2020.gadā līdz 224 vienībām 2025.gadā un 296 vienībām 2030.gadā. Vidējais pieprasījuma pieauguma temps 5-6% gadā.

Bāzes scenārijs paredz, ka ziemošanas pakalpojumu pieprasījums pieaugs no 172 vienībām 2020.gadā līdz 246 vienībām 2025.gadā un 353 vienībām 2030. Vidējais pieprasījuma pieauguma temps 7-8% gadā.

Optimistiskais scenārijs paredz, ka ziemošanas pakalpojumu pieprasījums pieaugs no 176 vienībām 2020.gadā līdz 284 vienībām 2025.gadā un 457 vienībām 2030.gadā. Vidējais pieprasījuma pieauguma temps 9-10% gadā.

6.5. Amatierzvejas pakalpojumu pieprasījuma prognoze

Amatierzvejas pakalpojumu attīstība Jūrmalas ostas gadījumā pēc būtības ir saistīta ar lokālajiem attīstības faktoriem, tādiem kā tūrisma un ekonomikas attīstības tendences Latvijā un arī Igaunijā. Zemāk sniegti amatierzvejas pakalpojuma tirgus attīstības potenciālu ietekmējošie faktori un to ietekmes novērtējums, izdalot atsevišķi katru no trīs pieprasījuma scenārijiem.

42.tabula. Amatierzvejas tirgus faktori un to nozīmīgums Jūrmalas ostas pieprasījuma prognozēs

	Ietekmes faktori	Pesim.scenārijs			Bāzes scenārijs			Optim.scenārijs		
		2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030
Tirgus un ekonomikas faktori	Ekonomika	0	0	0	0	+	+	+	+	+
	Iedzīv.skaitls	0	0	+	0	0	+	0	0	+
	Darba tirgus	0	0	0	0	0	+	0	+	+
	Finanšu tirgi	0	0	0	0	0	0	0	+	+
	Tūrisma un amatierzvejas tirgus	0	0	0	0	0	+	0	+	+
Jūrmalas ostas atvēršana	Konkurences priekšrocības	0	0	0	0	+	+	+	+	+
	Kapacitāte	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Papildus pakalpojumi	0	0	0	0	+	+	+	+	++
	Marketinga, sadarbība	0	0	0	0	+	+	+	+	+
	Kopā	0	0	0	0	+	+	+	+	++

¹¹³ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

Pesimistiskais scenārijs. Šis scenārijs ataino pakalpojuma attīstību lēnas izaugsmes tirgus un ekonomikas apstākļos vidējā un ilgtermiņā – amatierzvejas pakalpojumu pieprasījums reģionā pieaug palēnām, šī pakalpojuma pieprasījums Jūrmalas ostā seko reģionālā pieprasījuma tendencēm.

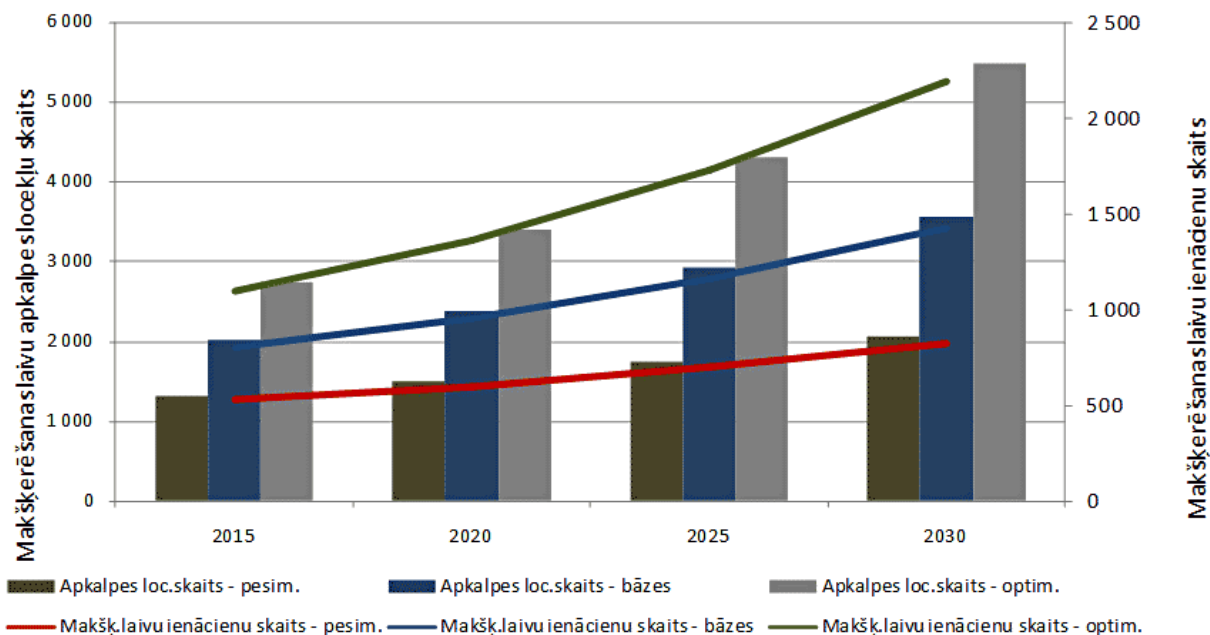
Bāzes scenārijs. Šis scenārijs paredz vidēja tempa izaugsmi tirgus attīstībā un ekonomikā, līdz ar to arī pieaug amatierzvejas pakalpojumu pieprasījums. Papildus tam, ņemot vērā mārketinga aktivitātes un pakalpojumu attīstīšanu Jūrmalas ostā, šajā scenārijā amatierzvejas pakalpojumu pieprasījuma pieaugums paredzēts augstāks kā konkurentiem.

Optimistiskais scenārijs. Šis scenārijs salīdzinoši strauju izaugsmi tirgus attīstībā un ekonomikā attiecībā uz amatierzvejas jomu. Papildus tam, šī scenārija ietvaros paredzēta īpaši aktīva Jūrmalas ostas pakalpojumu attīstīšana un virzīšana tirgū, kā rezultātā, vidējā un ilgtermiņā veidojas izaugsme virs vidējās amatierzvejas nozarē.

Proгноzu pamatā izmantoti šādi pieņēmumi, papildus pieprasījumu ietekmējošiem faktoriem, kas norādīti 44.tabulā:

- šobrīd Jūrmalas ostas reģionā darbojas aptuveni 25 amatierzvejas laivas,
- paredzētā laivu noslodze – 20 dienas sezonā pesimistiskajā scenārijā; 30 dienas – bāzes scenārijā un 40 dienas – optimistiskajā scenārijā,
- vienā braucienā laivā ir vidēji 2,5 personas (apkalpes locekļi un pasažieri¹¹⁴).

Aprēķinātās prognozes skatīt 36.attēlā – makšķerēšanas laivu ienācienu skaits (uz labās ass) un apkalpes locekļu skaits (uz kreisās ass) pa gadiem, līdz 2030.gadam.



36.attēls. Makšķerēšanas laivu ienācienu un apkalpes locekļu skaita prognoze, 3 scenāriji, 2015.-2030.gads¹¹⁵

Pesimistiskajā scenārijā 2015.gadā paredzēti 500 amatierzvejas laivu ienācieni Jūrmala sostā (ar vairāk kā 1300 makšķerniekiem), pakāpeniski pieaugot līdz gandrīz 600 ienācieniem (aptuveni 1500 makšķernieku) 2020.gadā un sasniedzot vairāk kā 800 ienācienus (virs 2000 makšķerniekiem) 2030.gadā.

¹¹⁴ Avots: „Fisheries management in the Baltic Sea”, Oceana, 2012

¹¹⁵ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

Bāzes scenārijā 2015.gadā paredzēti gandrīz 800 amatierzvejas laivu ienācieni (aptuveni 2000 makšķernieku), kas pieaug līdz aptuveni 1000 laivu ienācieniem (aptuveni 2400 makšķerniekiem) 2020.gadā, sasniedzot aptuveni 1500 ienācienus (vairāk kā 3500 makšķerniekus) 2030.gadā.

Optimistiskajā scenārijā 2015.gadā paredzami aptuveni 1000 amatierzvejas laivu ienācieni (aptuveni 2700 makšķernieku), kas pieaug līdz aptuveni 1400 ienācieniem (3400 makšķerniekiem) 2020.gadā, sasniedzot 2200 ienācienus (ap 5500 makšķernieku) 2030.gadā.

Amatierzvejas sezona ir īsi pirms (aprīlī, maijā) un īsi pēc (oktobris, novembris) tūrisma sezonas aktīvākā perioda, līdz ar to, veicinot makšķerēšanas pakalpojumu attīstību, tiktu nodrošināta optimālāka Jūrmalas ostas infrastruktūras izmantošana.

45.tabulā sniegts apkopojums un salīdzinājums starp dažādiem amatierzvejas attīstības scenārijiem un nepieciešamo infrastruktūru.

43.tabula. Makšķerēšanas laivu ienācienu un makšķernieku skaita prognozes, 3 scenāriji, 2015.-2030.gads

	2015			2020			2025			2030		
	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.
Ienācienu skaits gadā	527	805	1093	598	955	1355	701	1166	1723	822	1425	2192
Makšķernieku skaits gadā	1318	2013	2733	1495	2388	3388	1753	2915	4308	2055	3563	5480
Maks.iēnācienu skaits (Maijs)	238	363	493	270	431	612	316	526	778	371	643	989
Maks.makšķern. skaits (Maijs)	595	908	1232	675	1078	1530	790	1315	1945	928	1608	2473
Nepieciešamās piestātnes	26	27	27	30	32	34	35	39	43	41	47	55

Avots: SIA "NK konsultāciju birojs"

Izstrādājot prognozes, tiek pieņemts, ka šobrīd aptuveni 25 piestātnes Jūrmalas ostā tiek izmantotas amatierzvejas laivām.

6.6. Upju transporta un upju tūrisma pārvadājumu aktivitātes prognoze

Upju pasažieru transporta un upju tūrisma pārvadājumi Jūrmalas ostā paredzami galvenokārt kā tūrisma aktivitāte, kuras pieprasījumu pārsvarā ietekmē lokālā tūrisma un ekonomikas attīstība Rīgā un Jūrmalā. Šobrīd darbojas vairāki pakalpojuma sniedzēji, kas nodrošina vienu maršruta apkalpošanu (Rīga-Jūrmala), ar maksimālo kapacitāti pārvadāt aptuveni 12 tūkstošu pasažieru gadā (aptuveni viens brauciens dienā, kuģīša ietilpība 90 pasažieru). Zemāk sniegti upju pasažieru transporta un upju tūrisma pārvadājumu tirgus attīstības potenciālu ietekmējošie faktori un to nozīmīgums dažādu pieprasījuma scenāriju aprēķinos.

44.tabula. Upju pasažieru transporta un upju tūrisma pārvadājumu tirgus faktori un nozīmīgums Jūrmalas ostas pieprasījuma prognozēs

Ietekmes faktori	Pesim.scenārijs			Bāzes scenārijs			Optim.scenārijs		
	2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030
Tirgus un ekonomikas faktori	Ekonomika	+	+	0	+	+	+	++	++
	Iedzīv.skais	0	0	+	0	+	0	0	+
	Darba tirgus	0	0	0	0	+	0	+	+
	Finanšu tirgi	0	0	0	0	0	0	+	+
	Tūrisma tirgus	0	+	0	0	+	+	++	+

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

	Ietekmes faktori	Pesim.scenārijs			Bāzes scenārijs			Optim.scenārijs		
		2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030	2013-2015	2016-2020	2021-2030
Jūrmalas ostas atvēršana	Konkurences priekšrocības	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kapacitāte	0	0	0	0	0	0	0	+	+
	Papildus pakalpojumi	0	0	0	+	+	+	+	++	++
	Marketinga, sadarbība	0	0	0	0	+	+	+	++	++
	Kopā	0	0	0	0	+	+	0	++	+++

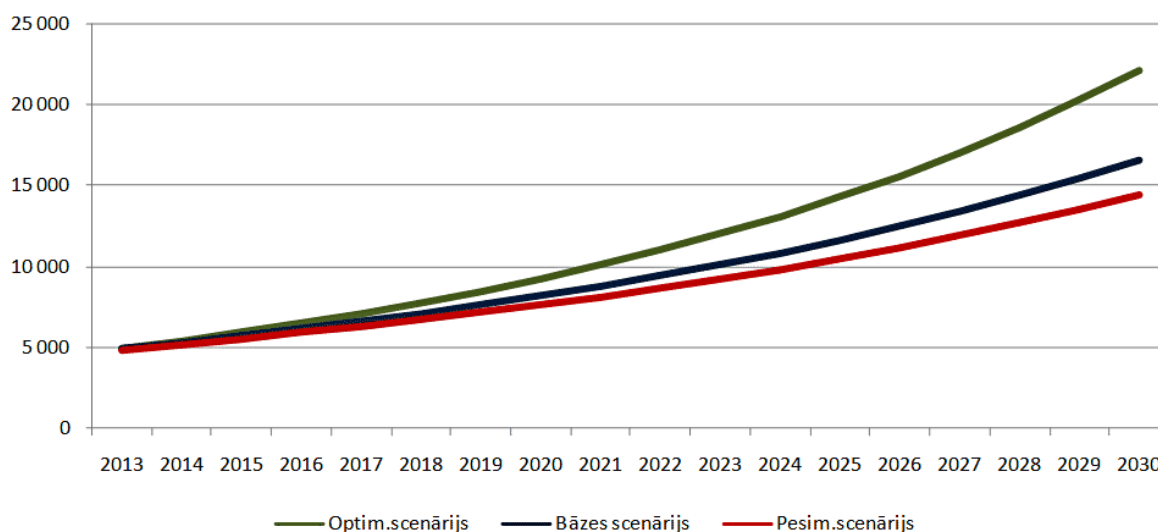
Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

Pesimistiskais scenārijs. Šis scenārijs ataino pakalpojuma attīstību lēnas izaugsmes tirgus un ekonomikas apstākļos vidējā un ilgtermiņā – upju pasažieru transporta un ūdens tūrisma pārvadājumu pieprasījums Jūrmalas ostā pieaug palēnām, sekojot kopējām tendencēm tūrisma nozarē.

Bāzes scenārijs. Šis scenārijs paredz vidēju tirgus un ekonomikas izaugsmi, kā arī to, ka Jūrmalas ostas attīstība pozitīvi stimulē vietējo tūrisma attīstību, līdz ar to arī straujāk pieaug upju pasažieru transporta un ūdens tūrisma pārvadājumu aktivitāte vidējā un ilgtermiņā.

Optimistiskais scenārijs: Šis scenārijs salīdzinoši strauju tirgus un ekonomikas izaugsmi, ko papildina ostas attīstība un piedāvāto pakalpojumu augstā kvalitāte, kā rezultātā ir būtiska pozitīva ietekme uz vietējā tūrisma tirgus attīstību un līdz ar to arī būtiski pieaug upju pasažieru pārvadājumu apjomi.

Nemot vērā iepriekšminēto, attēlā zemāk sniegts pārskats par paredzamo upju kuģīšu pasažieru apjomu maršrutā Rīga-Jūrmala līdz 2030.gadam.



37.attēls. Upju kuģīšu pasažieru skaita prognoze maršrutā Rīga-Jūrmala, 3 scenāriji, 2013.-2030.gads¹¹⁶

Pesimistiskajā scenārijā 2015.gadā tiek prognozēti aptuveni 5500 pasažieru maršrutā Rīga-Jūrmala, pieaugot līdz aptuveni 7200 pasažieriem 2020.gadā un sasniedzot aptuveni 14500 pasažieru 2030.gadā.

Bāzes scenārijā 2015.gadā tiek prognozēti aptuveni 5700 pasažieru, pieaugot līdz aptuveni 8200 pasažieriem 2020.gadā un sasniedzot 16500 pasažieru 2030.gadā.

¹¹⁶ Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs”

Optimistiskajā scenārijā 2015.gadā tiek prognozēti aptuveni 6000 pasažieru, pieaugot līdz 9300 pasažieriem 2020.gadā un sasniedzot vairāk kā 22000 pasažieru 2030.gadā.

6.7. Attīstības projektu īstenošana dažādu scenāriju ietvaros

Balstoties uz jahtu apgrozījuma un tauvas vietu prognozēm tika noteikta nepieciešamā ostas kapacitāte (piestātņu skaits) katram no scenārijiem, šie aprēķini tika veikti ar mērķi ilustrēt aptuveno Jūrmalas ostas infrastruktūras attīstīšanas gaitu, kapacitātes veidošanas laika grafiku pakārtojot paredzamajam pieprasījumam. Katram no attīstības scenārijiem ir izstrādāts atsevišķs teritoriju attīstīšanas laika plāns, kas arī kalpo par pamatu ekonomisko aprēķinu veikšanai 8.nodaļā.

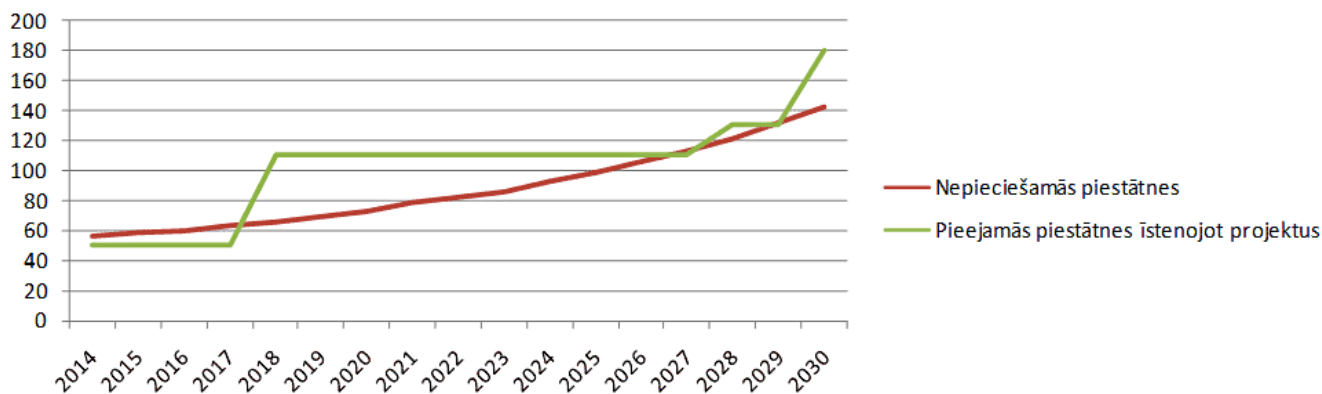
Zemāk sniegtie attīstības projektu iespējamie ieviešanas laika grafiki tika balstīti uz katrā scenārijā aprēķināto nepieciešamo papildus piestātņu skaitu (viesu piestātnes un pastāvīgās tauvas vietas). Laika grafikus nepieciešams precizēt pēc attīstības programmā paredzamo sākotnējo pētījumu veikšanas.

Tabulās un attēlos zemāk sniegta informācija par katru no scenārijiem – nepieciešamās papildus piestātnes, investīciju projektu laika grafiks un kopējā Jūrmalas ostas piestātņu kapacitāte (pa gadiem).

Pesimistiskais scenārijs. Pesimistiskā scenārija gadījumā projektu attīstīšana būtiski nobīdās laikā, jo līdz 2025.gadam faktiski pietiek ar „C” teritorijas piestātņu attīstīšanu (pieņemot, ka būs iespējams izbūvēt piestātnes ap 60 jahtām), skatīt 47.tabulu un 38.attēlu.

45.tabula. Investīciju projektu laika grafiks un nepieciešamo piestātņu aplēses, pesimistiskais scenārijs, 2014.-2030.gads

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Nepieciešamo piestātņu skaits Lielupes ostā	56	58	60	63	66	69	73	78	82	86	92	98	105	113	121	131	142
Papildus nepieciešamās piestātnes (salīdz. ar 2013.g.)	6	8	10	13	16	19	23	28	32	36	42	48	55	63	71	81	92
Attīstības projektu īstenošanas laika grafiks																	
"A" teritorija (50 piestātnes) (attīstīt pēc 2030.g.)																	
"B" teritorija (20 piestātnes)													I	I	E	E	E
"C" teritorija (60 piestātnes)	I	I	I	I	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
"E" teritorija (50 piestātnes)															I	I	E
"F" un "G" teritorija (50 piestātnes) (attīstīt pēc 2030.g.)																	
Kopējā piestātņu kapacitāte (īstenojot projektus)	50	50	50	50	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	130	130	180
	I Investīcijas (projektēšana un būvniecība)										E Eksploatācija						



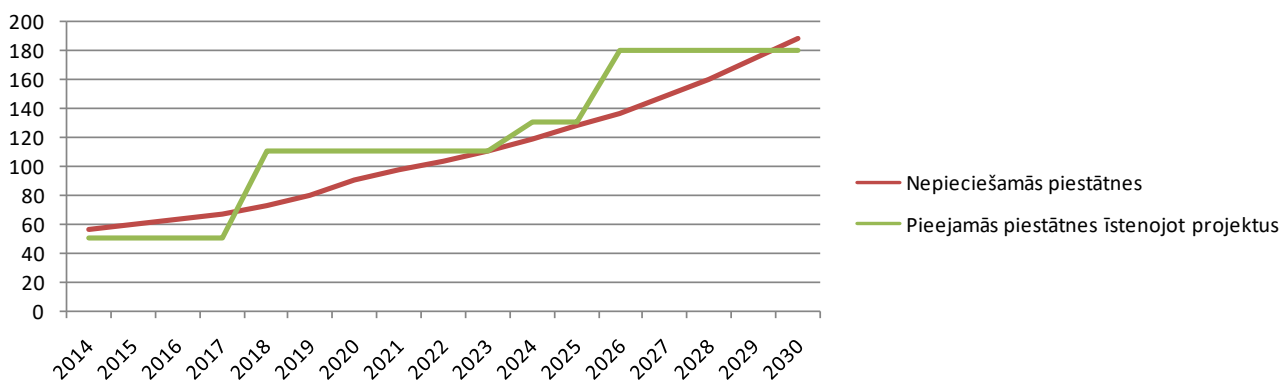
38.attēls. Nepieciešamo piestātņu skaits un attīstības projektu radītās kapacitātes noslodze, pesimistiskais scenārijs

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Bāzes scenārijs. Šī scenārija gadījumā, lai apmierinātu pieprasījumu, līdz 2026.gadam būtu jāattīsta teritorijas „B”, „C” un „E”, skatīt 48.tabulu un 39.attēlu.

46.tabula. Investīciju projektu laika grafiks un nepieciešamo piestātņu aplēses, bāzes scenārijs, 2014.-2030.gads

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Nepieciešamo piestātņu skaits Lielupes ostā	56	60	63	67	73	80	90	97	103	111	119	128	137	149	161	175	189	
Papildus nepieciešamās piestātnes (salīdz.ar 2013.g.)	6	10	13	17	23	30	40	47	53	61	69	78	87	99	111	125	139	
Attīstības projektu īstenošanas laika grafiks																		
"A" teritorija (50 piestātnes) (attīstīt pēc 2030.g.)																		
"B" teritorija (20 piestātnes)									I	I	E	E	E	E	E	E	E	
"C" teritorija (60 piestātnes)	I	I	I	I	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
"E" teritorija (50 piestātnes)											I	I	E	E	E	E	E	
"F" un "G" teritorija (50 piestātnes) (attīstīt pēc 2030.g.)																		
Kopējā piestātņu kapacitāte (īstenojot projektus)	50	50	50	50	110	110	110	110	110	110	130	130	180	180	180	180	180	
	I	Investīcijas (projektēšana un būvniecība)									E	Ekspluatācija						

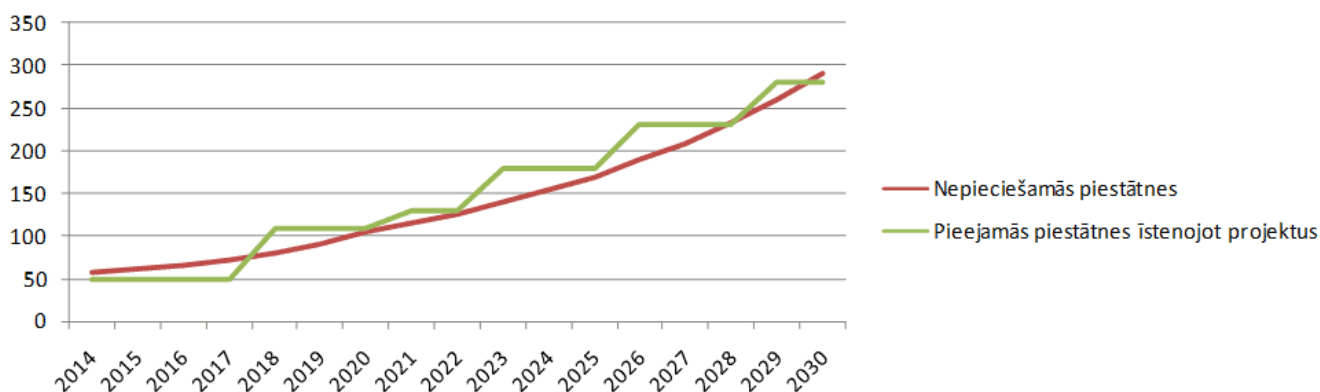


39.attēls. Nepieciešamo piestātņu skaits un attīstības projektu radītās kapacitātes noslodze, bāzes scenārijs

Optimistiskā scenārija gadījumā „B” un „E” teritoriju attīstīšana būtu jāveic par ~3-4 gadiem ātrāk nekā bāzes scenārija gadījumā, turklāt no aptuveni 2025.gada būtu jāgatavojas „A” teritorijas attīstīšanai (sk. 49.tabulu un 40.attēlu).

47.tabula. Investīciju projektu laika grafiks un nepieciešamo piestātņu aplēses, optimistiskais scenārijs, 2014.-2030.gads

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Nepieciešamo piestātņu skaits Lielupes ostā	57	61	66	72	80	91	105	115	126	139	153	169	188	208	232	259	290	
Papildus nepieciešamās piestātnes (salīdz.ar 2013.g.)	7	11	16	22	30	41	55	65	76	89	103	119	138	158	182	209	240	
Attīstības projektu īstenošanas laika grafiks																		
"A" teritorija (50 piestātnes) (attīstīt pēc 2030.g.)														I	I	E	E	
"B" teritorija (20 piestātnes)						I	I	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
"C" teritorija (60 piestātnes)	I	I	I	I	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	
"E" teritorija (50 piestātnes)								I	I	E	E	E	E	E	E	E	E	
"F" un "G" teritorija (50 piestātnes) (attīstīt pēc 2030.g.)											I	I	E	E	E	E	E	
Kopējā piestātņu kapacitāte (īstenojot projektus)	50	50	50	50	110	110	110	130	130	180	180	180	230	230	230	280	280	
	I	Investīcijas (projektēšana un būvniecība)									E	Ekspluatācija						



40.attēls. Nepieciešamo piestātņu skaits un attīstības projektu radītās kapacitātes noslodze, optimistiskais scenārijs

Visos scenārijos nemainīgi paredzēta jahtu servisa centra (teritorija „D”) un pasažieru piestātnes (teritorijas „I”) attīstīšana, ņemot vērā to, ka šo projektu īstenošana nav tieši saistīta ar jahtu apgrozījumu. Taču arī šo teritoriju attīstības laika grafiks var mainīties, balstoties uz izpētes rezultātiem, ko plānots veikt 2015.-2016.gadā. Kopumā scenāriji liecina, ka jāveic regulāra ostas aktivitātes un pieprasījuma novērtēšana, lai varētu pieņemt lēmumus par attīstības projektu īstenošanas uzsākšanu vai atlikšanu.

7. ATTĪSTĪBAS PROGRAMMAS ĪSTENOŠANAS EKONOMISKĀ IETEKME

7.1. Metodoloģija un pieņēmumi

Jūrmalas ostas attīstības scenāriju ekonomiskie aprēķini izstrādāti balstoties uz Izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes (*cost-benefit analysis*) pamatprincipiem,¹¹⁷ ar mērķi novērtēt paredzamo investīciju un attīstības ekonomisko pamatotību un ilgtspēju.

Aprēķini ir balstīti uz attīstības vīziju un ekspertu pieņēmumiem, aprēķinu precizitāti būtiski ietekmē fakts, ka nav pieejama vēsturiskā informācija par apskatāmo pakalpojumu pieprasījumu ostā un reģionā, izcenojumu, parametriem u.c., kā arī nav pieejama detalizēta informācija (izpētes, tāmes, hidroloģiskās vai ģeoloģiskās izpētes utt.) par Jūrmalas ostas plānotajiem attīstības projektiem un to ekonomiskajiem rādītājiem, līdz ar to jāveic regulāra JOP stratēģijas un finanšu prognožu atjaunošana, balstoties uz rezultātiem, ko sniegs plānotās izpētes.

Būtiska loma Jūrmalas ostas attīstībā paredzēta privātā sektora projektu īstenošanai – piestātņu attīstītājiem un piestātņu, ziemošanas, makšķerēšanas u.c. pakalpojumu sniedzējiem. Izstrādātie ekonomiskie aprēķini paredz, ka Jūrmalas ostas pārvalde veic investīcijas pamata infrastruktūrā (kuģu ceļš, hidrotehniskās būves, krastu nostiprināšana u.c.) un sniedz pamata pakalpojumus (kuģu ceļa uzturēšana, komunikācijas u.c.), savukārt privātais sektors (operatori) nomā teritorijas no Jūrmalas ostas pārvaldes un attīsta nepieciešamo infrastruktūru (ēkas, piestātnes u.c.) paredzēto pakalpojumu sniegšanai. Šie pieņēmumi ir vispārīgi un balstīti uz izstrādes brīdi

¹¹⁷ <http://www.esfondi.lv/page.php?id=1173>

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

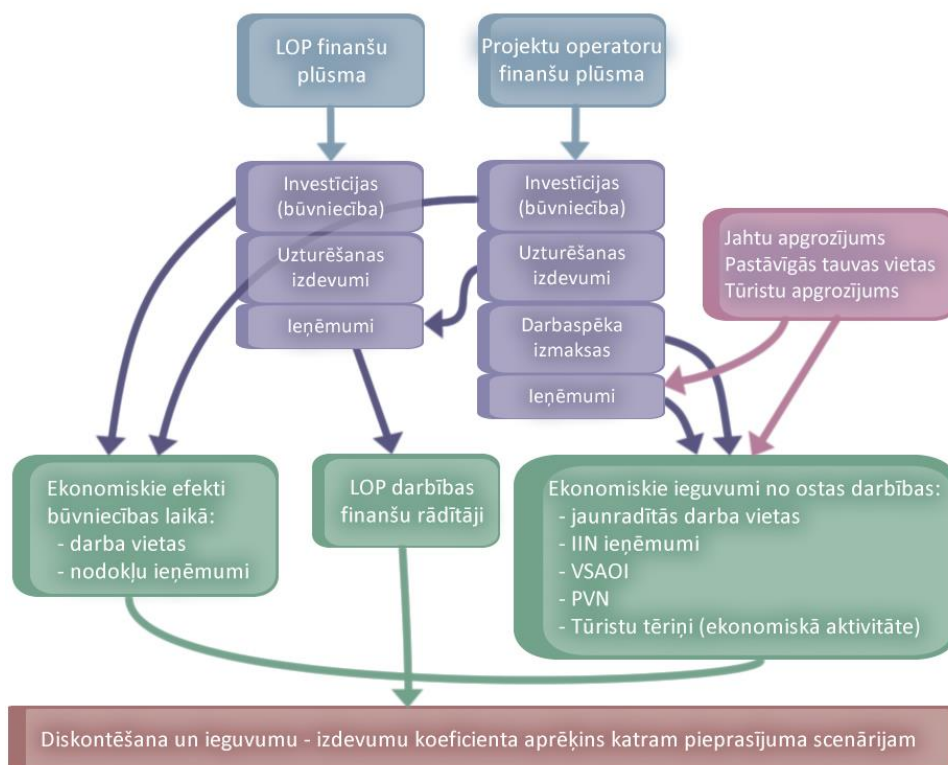
pieejamo informāciju, līdz ar to precīzāki Jūrmalas ostas un privātā sektora operatoru sadarbības nosacījumi, apjoms un atbildību sadalījums būs jāprecizē plānoto sākotnējo pētījumu ietvaros.

Finanšu efektivitātes novērtēšanai aprēķini veikti par laika posmu no 2014.līdz 2030.gadam, šis periods izvēlēts ņemot vērā apjomīgās ilgtermiņa investīcijas un to, ka nozīmīgs apgrozījums un līdz ar to arī finanšu un ekonomiskās plūsmas paredzamas tikai no aptuveni 2018.-2022.gada.

Aprēķini ietver:

- 1) finanšu aprēķinus - JOP izmaksas un ieņēmumus (investīcijas teritoriju attīstīšanā, darbības izmaksas, ieņēmumi no pakalpojumu sniegšanas un resursu nomas),
- 2) ekonomiskos aprēķinus, kas atspoguļo ostas attīstības radīto ietekmi uz Jūrmalas ekonomiku un tautsaimniecību kopumā.

Vispārīgi ekonomisko aprēķinu veikšanas principi sniegti zemāk 41.attēlā.



41.attēls. Jūrmalas ostas attīstības programmas ieviešanas ekonomiskais izvērtējums - modelis

Aprēķini izstrādāti katram no scenārijiem un balstīti uz iepriekšējā nodaļā aprakstītajām pieprasījuma prognozēm un attīstības projektu īstenošanas laika grafikiem.

Būtiskākos pieņēmumus, kas izmantoti aprēķinos skatīt 50.tabulā.

48.tabula. Vispārējie pieņēmumi Jūrmalas ostas attīstības finanšu prognozes izstrādei

Pieņēmums		Piezīmes
Jūrmalas ostas finanšu plūsma		
Zemes noma (gadā) – pilna cena / ar atlaidi	1,43/0,71	Atlaide vidēji 50%
Ūdens noma (gadā) – pilna cena / ar atlaidi	0,71/0,36	Atlaide vidēji 50%
Kuģošanas kanāla uzturēšana (esošā situācija)	80 000 EUR/gadā	
Kuģošanas kanāla uzturēšanas izmaksas pēc mola izbūves (no 2018.gada)	30 000 EUR/gadā	
Citi JOP funkciju nodrošināšanas izdevumi (tehniskie izdevumi, administrācija, pasažieru pietātnes uzturēšana, pietātnes noma Tīklu ielā)	26 000 EUR/gadā	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Jahtu pakalpojumu pieņēmumi		
Vidējā cena par viesu jahtas pietauvošanu	17 EUR/dienā	Par pamatu ņemta 12 m jahta, vidējā cena Latvijā
Vidējais viesu jahtas pietauvošanās ilgums ostā	2 dienas	
Ieņēmumi no viesu jahtas par papildus pakalpojumiem (vidēji dienā)	15 EUR/diena	
Pastāvīgās tauvas vietas izcenojums	161 EUR/mēnesī	Vidējā cena Latvijā par 12 metru jahtas tauvas vietu
Pastāvīgās tauvošanas periods	6 mēneši/gadā	
Vidējie ieņēmumi no vienas piestātnes	790 EUR/gadā	Ņemot vērā noslodzi un sadalījumu starp pastāvīgajām/viesu piestātnēm
Projektu attīstīšana		
Celtniecības izmaksas kvadrātmetrā (A un B teritorijai)	800 EUR/m ²	
Celtniecības izmaksas kvadrātmetrā (Angāru tipa būves, palīgtelpas u.c. – pārējām teritorijām)	500 EUR/m ²	
Jahtu piestātņu infrastruktūras izmaksas uz vienu piestātņi	5000 EUR/gab.	
Vidējās izmaksas celtniecībā uz vienu darbinieku (2011.gada dati)	6700 EUR/gadā	Darba vietu skaita kalkulācijai būvniecības periodā
Jahtu servisa un ziemošanas centrs		
Telpas zem jumta, jahtu ziemošanai	5 782 m ²	
Telpas servisa centram	2 478 m ²	
Teritorija ziemošanai ārpus ēkām	4 000 m ²	
Nepieciešamā vieta vienai vidēja izmēra jahtai (12 metri)	48 m ²	
Maksa par ziemošanu (zem jumta)	377 EUR/mēnesī	
Maksa par ziemošanu (ārpus telpām)	165 EUR/mēnesī	
Ziemošanas sezona	6 mēneši gadā	
Ziemošana - laivu skaits (zem jumta)	120	
Ziemošana - laivu skaits (ārā)	83	
Tūrisms		
Apkalpes locekļu skaits vidēji uz vienas jahtas	2,9 personas	
Vidējie tūrista tēriņi dienā	110 EUR/dienā	
Ekonomika		
Vidējā darba alga reģionā (neto)	421 EUR/mēnesī	
Vidējās personāla izmaksas reģionā, ņemot vērā darba ņēmēja un darba devēja nodokļus	745 EUR/mēnesī	15% no šīs summas ir IIN 28% no šīs summas ir VSAOI
Daļa no IIN, kas nonāk pašvaldības budžetā	79,70%	Pamatojoties uz 2013.gada Valsts budžeta plānu
Personāla izmaksu īpatsvars būvniecības izmaksās	40%	
% no būvdarbu strādniekiem, kas būs deklarējušies Jūrmalas pilsētā	80%	
% no tūristu tēriņiem Jūrmalā, kas nonāk apkalpojošās sfēras atalgojumā	50%	

Pieņēmumi par katru no attīstības teritorijām sniegti 51.tabulā.

49.tabula. Jūrmalas ostas teritorijā plānoto attīstības projektu pieņēmumi

Teritorija	Investīcijas (publ. sektors) tūkst. EUR	Investīcijas (privātais sektors) tūkst. EUR	Jahtu vietas	Paredzamie ieņēmumi, tūkst. EUR/gadā	Darba vietu skaits	Piezīmes
A teritorija (1.etaps)	185	1 850	50	400	9	Šis ir pirmā etapa apjoms - 50 piestātnes un 2000 m ² būves. Kopējā iespējamā kapacitāte ir 350 jahtu vietas un līdz 20000 m ² būvju.
B teritorija	300	820	20	178	6	Ekotūrisms, koncertzāle, piekrastes zvejniecība
C teritorija	719	500	60	119	4,5	
D teritorija	430	4 131	0	855	15	Detalizētus pieņēmumus skatīt 40.tabulā
E teritorija	27	350	50	68	2,5	
F un G teritorija	245	350	50	68	2,5	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

I teritorija	80	100	0	29	1,5	
Kopā pa visām attīstības teritorijām	1 986	8 101	230	1 717	41	

7.2. Jūrmalas ostas pārvaldes darbības finanšu rādītāji

Laika posmā no 2014.līdz 2030.gadam publiskā sektora (Jūrmalas ostas pārvaldes) kopējie izdevumi paredzami 10 līdz 11 miljonu *euro* apmērā, ko kuriem aptuveni 87% (9 milj. EUR) paredzami investīcijām infrastruktūrā (hidrotehniskās būves, attīstības teritoriju sakārtošana), aptuveni 8% (0,9 milj. EUR) paredzami tehniskās uzturēšanas izdevumiem pārskata periodā, un atlikušie 5% (0,4 milj. EUR) – mārketinga aktivitātēm, pētījumiem un Jūrmalas ostas pārvaldes izdevumiem, skatīt 52.tabulu zemāk. Jāatzīmē, ka izdevumus iespējams būtiski mazināt, piemēram, piesaistot ES līdzfinansējumu.

Jūrmalas ostas pārvaldes tiešie ieņēmumi šajā laika periodā plānoti 1,3-1,7 milj. *euro* apmērā, kas veidojas galvenokārt no zemes un ūdens nomas. Papildus tam, jāatzīmē, ka izveidotās infrastruktūras atlikusī vērtība 2030.gadā sastādīs aptuveni 6 milj. *euro*.

50.tabula. Jūrmalas ostas pārvaldes saimnieciskās darbības finanšu prognozes – kopsumma par periodu no 2014.līdz 2030.gadam

Scenārijs:	Bāzes, tūkst. EUR	Optimistiskais, tūkst. EUR	Pesimistiskais, tūkst. EUR
Izdevumi (kopā 2014.-2030.gads)	10 383	10 813	10 383
JOP patstāvīgie uzturēšanas izdevumi	303	303	303
JOP tehniskie uzturēšanas izdevumi (padziļināšana, piestātnes)	878	878	878
Publiskā sektora finansējamo investīciju apjoms (navigācijas sistēmas un hidrotehniskais risinājums (mols))	7 510	7 510	7 510
Publiskā sektora finansējamo investīciju apjoms (attīstības teritoriju sakārtošana)	1 555	1 985	1 555
Stratēģijā paredzētās "mikstās" aktivitātes (mārketinga, sadarbība) un papildu pētījumi	135	135	135
Ieņēmumi (kopā 2014.-2030.gads)	1 517	1 718	1 339
Ieņēmumi no piestātnes nomas	26	26	26
JOP ieņēmumi par zemes nomas maksu	1 491	1 692	1 314
Ieņēmumu un izdevumu starpība	- 8 865	- 9 095	- 9 043
Nepieciešamās dotācijas no pašvaldības (kopā par 2014.-2030.gadu)	- 9 509	- 9 632	- 9 509
Izbūvētās infrastruktūras atlikusī vērtība 2030.gada beigās	5 922	6 218	5 963

Piezīmes:

- pieņemts, ka visus projektus attīsta Jūrmalas ostas pārvalde, piesaistot privātā sektora attīstītājus un infrastruktūras pārvaldītājus:
 - Jūrmalas ostas pārvalde nodrošina pamata infrastruktūru (komunikācijas, zemes sagatavošana, krastu nostiprināšana u.c.),
 - privātā sektora attīstītāji būvē piestātnes, ēkas u.c. būves, kas nepieciešamas pakalpojuma sniegšanai, sniedz pakalpojumus un saņem tiešos ieņēmumus no klientiem, kā arī maksā Jūrmalas ostas pārvaldei zemes nomas maksu,
- aprēķini liecina, ka Jūrmalas ostas pārvaldes finanšu plūsma veidojas no scenārija uz scenāriju nobīdās laikā, bet izdevumu kopsumma ir apmēram līdzvērtīga,
- būtiskāko daļu no kopējām publiskā sektora investīcijām (~80%) veido Lielupes hidrotehniskā risinājuma (mola) izbūve, taču datus par izbūves izmaksām nepieciešams precizēt pēc attiecīgās izpētes veikšanas,
- bāzes scenārijā, sākot no 2023.gada pašvaldības dotācijas vairs nav nepieciešamas,
- JOP ikgadējie ieņēmumi pieaug līdz 130 000 *euro* gadā (Bāzes scenārijs, sākot no 2026.gada).

- finanšu rādītāji neietver ES līdzekļu iespējamo piesaisti.

7.3. Ekonomisko ieguvumu aplēse

Ekonomisko aprēķinu ietvaros tika aplēsti paredzamie ieguvumi, kas rodas Jūrmalas ostas attīstības un saistītā jahtu apgrozījuma pieauguma rezultātā. Ieguvumi tika izteikti publiskā sektora papildus ieņēmumu veidā, t.i., tie ir papildu ieņēmumi, ko saņems valsts, Jūrmalas pašvaldība un jūrmalnieki. Aprēķinu veikšanai tika izmantoti iepriekšējās nodaļās aprakstītie ostas projektu attīstīšanas un pieprasījuma pieņēmumi (skatīt 3., 5. un 7.nodaļu), ekonomisko ieguvumu aplēsēs iekļaujot šādu būtiskāko aktivitāšu radītās netiešās finanšu plūsmas:

- ostas pamata infrastruktūras attīstīšana (attīstītājs: Jūrmalas ostas pārvalde, Jūrmalas pašvaldība),
- jahtu piestātņu un saistīto pakalpojumu attīstīšana, jahtu tūristu piesaiste (pastāvīgās tauvas vietas un viesu jahtu piestātnes, attīstītājs: privātais sektors),
- jahtu ziemošanas pakalpojumu attīstīšana (attīstītājs: privātais sektors).

Papildu pakalpojumu, piemēram, upju pasažieru transporta, ekotūrisma u.c. aktivitāšu ekonomiskie efekti netika iekļauti aprēķinos, ņemot vērā to lokālo raksturu.

Vērtējot iepriekšminēto Jūrmalas ostas attīstības procesu ietekmi uz ekonomiku tika ņemti vērā divi etapi (katra projekta ietvaros) – ekonomiskie efekti būvniecības posmā un ekonomiskie efekti darbības laikā, pēc infrastruktūras nodošanas ekspluatācijā (skatīt 41.attēlu iepriekš).

51.tabula. Ekonomiskie ieguvumi būvniecības periodā, kopā par periodu no 2013.-2030.gadam (nediskontēti)

Scenārijs:	Bāzes milj. EUR	Optimistiskais milj. EUR	Pesimistiskais milj. EUR	Piezīmes un pieņēmumi
Privātās investīcijas attīstības projektos	5,9	8,1	5,9	Jahtu piestātņu un saistīto pakalpojumu attīstīšana
Publiskās investīcijas visos projektos	9,1	9,5	9,1	Jūrmalas ostas pamata infrastruktūras attīstīšana
Būvniecības investīcijas kopā	15,0	17,6	15,0	
Būvniecības investīcijas kopā (bez PVN)	12,4	14,5	12,4	
Būvniecības posma ekonomiskais efekts (JOP un privātās investīcijas)				
Personāla izmaksas (iekļaujot visus nodokļus)	5,0	5,8	5,0	40% no būvniecības izmaksām
Jūrmalas pašvaldības IIN ieņēmumi	0,5	0,6	0,5	Pieņemot, ka 80% no strādniekiem būs deklarēti Jūrmalā
Valsts IIN ieņēmumi	0,15	0,18	0,15	Saskaņā ar nodokļu aprēķina principiem
Valsts VSAOI ieņēmumi	1,4	1,6	1,4	Saskaņā ar nodokļu aprēķina principiem
PVN ieņēmumi no būvniecības izmaksām	2,6	3,1	2,6	
Būvdarbos iesaistīto strādnieku tērīni, kas tiek tērēti Jūrmalā	1,2	1,4	1,2	30% no neto algas, atskaitot PVN
Ekonomiskie ieguvumi kopā	5,8	6,9	5,8	
<i>Būvniecībā nodrošināto darba vietu skaits (vidēji gadā, projektu attīstīšanas periodā no 2014.līdz 2028.gadam)</i>	49	58	49	<i>Ņemot vērā vidējo darbaspēka atalgojumu būvniecības nozarē 2011.gadā</i>

Nākamajā tabulā sniegts pārskats par ekonomiskajiem ieguvumiem, kas tiek gūti infrastruktūras ekspluatācijas posmā, sniedzot paredzētos pakalpojumus un piesaistot jahtu un tūristu apgrozījumu.

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

52.tabula Ekonomiskie ieguvumi no izveidotās infrastruktūras ekspluatācijas, kopā par periodu no 2013.-2030.gadam (nediskontēti)

Scenārijs:	Bāzes	Optimistiskais	Pesimistiskais	Piezīmes
Tūrisma attīstība un tūristu tēriņi				
Tūristu skaits - jahtu tūristi	22 205	35 010	12 001	Saskaņā ar prognozēm
Tūristu skaits no makšķerēšanas aktivitātēm	9 018	12 505	5 523	Saskaņā ar prognozēm, pieņemot ka 20% no makšķerētājiem būs Jūrmalas tūristi
Tūristu pavadītās dienas Jūrmalā (jahtu tūristi uzturas divas dienas)	53 428	82 524	29 525	
Tūristu tēriņi (EUR)	5 877 055	9 077 689	3 247 755	Tūristu tēriņi, vidēji 110 EUR/dienā
PVN ieņēmumi no tūristu tēriņiem (EUR)	1 019 985	1 575 467	563 660	
Tūristu tēriņi, kas nonāk bruto atalgojumā Jūrmalā strādājošiem (EUR)	1 457 121	2 250 667	805 228	30% no tūristu tēriņiem, bez PVN
Jūrmalas IIN ieņēmumi (EUR)	176 409	272 482	97 487	
Valsts VSAOI ieņēmumi (EUR)	411 626	635 796	227 471	
Papildus darba vietu skaits no tūrisma pieauguma (2030.gadā)	22	39	13	
Darba vietas attīstītajos projektos (Jūrmalas ostā jaunradīto pakalpojumu sniegšanā)				
Tiešās jaunradītās darba vietas attīstītajos projektos (par vidējo algu) – 2030.gadā	30	41	30	
Jaunradīto darba vietu atalgojums (neto) (EUR)	1 504 500	1 787 700	1 332 557	Finanšu resurss, kas nonāk Jūrmalas ekonomikā
Jaunradīto darba vietu atalgojums (bruto) (EUR)	2 659 293	3 159 866	2 355 374	
Jūrmalas IIN ieņēmumi (EUR)	321 953	382 556	285 158	
Valsts VSAOI ieņēmumi (EUR)	751 230	892 638	665 375	
Citi ekonomiskie ieguvumi				
Piestātņu pārvaldītāju apgrozījums (EUR)	12 918 221	14 797 184	11 933 739	
PVN (EUR)	2 242 005	2 568 106	2 071 145	

7.4. Finanšu un ekonomisko aprēķinu kopsavilkums

Veiktie aprēķini liecina, ka kopumā Jūrmalas ostas attīstība ir ekonomiski pamatota, ekonomiskajai ieguvumu izdevumu attiecībai (B/C ratio) sasniedzot vērtību 1,76 bāzes scenārija gadījumā, kas nozīmē, ka tiešie un netiešie ieņēmumi no attīstības īstenošanas gandrīz divas reizes pārsniedz paredzamos izdevumus.

Finanšu un ekonomisko izdevumu un ieguvumu kopsavilkums 2013.līdz 2030.gadam, izteikts pašreizējā neto vērtībā (*Net Present Value*, diskontējot ar 5,5% likmi), sniegts 55.tabulā.

53.tabula. Attīstības programmas ekonomiskā izvērtējuma kopsavilkums 2013.-2030.gadam (diskontēts)

Scenārijs:	Bāzes (milj. EUR)	Optimistiskais (milj. EUR)	Pesimistiskais (milj. EUR)	Piezīmes
1. Izdevumi				
1.1. JOP investīcijas un izdevumi	8,9	9,2	8,9	
2. Tiešie ieņēmumi un atlikusī vērtība				
2.1. JOP tiešie ieņēmumi	0,9	1,0	0,8	
2.2. JOP attīstītās infrastruktūras atlikusī vērtība 2030.gadā	2,5	2,6	2,5	
3. Ekonomiskie ieguvumi				
3.1. Ekonomiskie ieguvumi Jūrmalas pašvaldības IIN	0,7	0,8	0,6	

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

3.2. Ekonomiskie ieguvumi pašvaldībai - tūristu tēriņi, strādnieku tēriņi	5,8	7,5	4,6	
3.2. Ekonomiskie ieguvumi - VSAOI, PVN	5,8	6,9	5,3	
Ekonomiskie ieguvumi kopā	12,3	15,1	10,4	
4. Kopsavilkums				
Finanšu un ekonomiskie ieguvumi kopā	15,7	18,8	13,8	
Ieguvumu / izdevumu attiecība	1,76	2,05	1,55	Visos scenārijos ieguvumi lielāki par izdevumiem
Jaunradītās darba vietas kopā	101	138	92	Tūrisma nozarē, attīstītajos projektos, celtniecības periodā

Piezīme: Aprēķinos nav ņemts vērā ES finansējums, kas varētu būtiski palielināt ekonomisko ieguvumus.

7.5. Investīciju plāns (līdz 2020.gadam)

Stratēģijas ietvaros paredzētās Jūrmalas ostas attīstības investīciju plāns sniegts 56.tabulā. Aprēķinātais investīciju plāns iezīmē orientējošo nepieciešamo finansējuma programmu pie nosacījuma, ka ostas attīstība tiek īstenota saskaņā ar Bāzes scenāriju. Investīciju plānu nepieciešams atjaunot katru gadu līdz ar veiktajām teritoriju izpētēm un aktuālajām jahtu apgrozījuma prognozēm.

Kopumā – investīciju plāns paredz pētījumu veikšanu par visām identificētajām attīstības teritorijām (saskaņā ar prioritātēm), kā arī būvdarbu veikšanu par tuvākajiem paredzamajiem projektiem – kuģu kanāla padziļināšanu un navigācijas sistēmas uzturēšanu, hidrotehniskā risinājuma izbūvi, kā arī jahtu piestātņu izbūvi „C” teritorijā.

56. tabula. Jūrmalas ostas attīstības programmas indikatīvais investīciju plāns 2015.-2020.gadam, EUR

Nr.		Attīstības aktivitātes	Kopā, EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Mols*	Izpēte un TEP par hidrotehnisko risinājumu (varbūtējo mola izbūvi). Straumes un sanesu režīma modelēšana, alternatīvu risinājumu, t.sk. bagarētās grunts novietnes vietas analīze	78 400	78 400	— **				
2		Hidrotehniskā risinājuma projektēšana, un būvniecība	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
3	C teritorija	Izpēte par „C” teritorijas attīstīšanu (Tīklu un Vikingu iela), projektēšana un būvniecība (iespējama privātā sektora finansējuma piesaiste)	87 500	84 000	3 500 ***				
		Jahtklubs JŪRMALA projektēšana	10 000		10 000				
		Jahtklubs JŪRMALA būvniecība	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
4	Komunālā infrastruktūra kreisajā krastā	Darba uzdevuma izstrāde izpētei par komunālās infrastruktūras attīstību kreisajā krastā pie Lielupes grīvas	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
5		Izpēte par komunālās infrastruktūras attīstību kreisajā krastā pie Lielupes grīvas (A teritorijai)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
6	Upju transports	Izpēte par upju transporta un saistītās infrastruktūras attīstīšanas iespējām	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
7	Iela no Priedaines uz Vārukrogu	Izpēte par ielas izbūvi no Priedaines uz Vārukrogu. Pirms tās ir nepieciešama vienošanās ar Rīgas pilsētu par vietējas nozīmes ielas attīstību starp Priedaini un Bolderāju, nodrošinot koordinētas projektēšanas aktivitātes.	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Nr.		Attīstības aktivitātes	Kopā, EUR	2015	2016	2017	2018	2019	2020
8	D teritorija	Izpēte par „D” teritorijas attīstību;	15 000		15 000				
9		OPSC Jūrmala (Ostas pārvaldes servisa centrs “Jūrmala”) JOP pārvaldes attīstāmo risinājumu projektēšana							
10		JOP pārvaldes attīstāmo risinājumu būvniecība OPSC Jūrmala (Ostas pārvaldes servisa centrs “Jūrmala”)							
11	I teritorija	JOP pārvaldes attīstāmo risinājumu projektēšana (pasažieru kuģīšu piestātne, krastu sagatavošana)	7 500		7 500				
12		JOP pārvaldes attīstāmo risinājumu būvniecība (pasažieru kuģīšu piestātne)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
13	B teritorija	Izpēte par „B” teritorijas (salas) attīstību. Salas uzmērīšana, projekta ieceres izstrāde. (rekreācijas pakalpojumi, piestātnes, piekrastes zvejniecība)	10 000		10 000				
14	E teritorija	Izpēte par „E” teritorijas attīstīšanu (Vikingu ielā, ūdenssporta pakalpojumi)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
15	F un G teritorijas	Izpēte par „F” un „G” teritorijas attīstību (ūdens sporta, ūdens tūrisma pakalpojumi)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
16	A teritorija	Darba uzdevuma definēšana izpētei par „A” teritorijas un ārējās ostas attīstību (multimodālā osta)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas **						
17		Izpēte par „A” teritorijas un ārējās ostas attīstību (multimodālā osta)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas **						
18	Dzintaru piestātne	Izpēte par "Dzintaru piestātnes" attīstību	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
19	OPSC "Majori" Ostas pārvaldes servisa centrs "Majori"/ Jahtklubs MAJORI	JOP pārvaldes attīstāmo risinājumu projektēšana	25 000	25 000****					
		Būvniecība (iespējama privātā sektora finansējuma piesaiste)	Izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas						
Kopā gadā attīstības aktivitātēm			233 400	187 400	46 000				

* Piezīme – hidrotehniskā risinājuma izmaksas nav praktiski nosakāmas bez sākotnējās izpētes veikšanas un tehniskā projekta izstrādes;

** Piezīme – ārējo investīciju piesaistes perspektīva;

*** Piezīme – garāžu teritorijas attīstība;

**** Piezīme – Jūrmalas pilsētas domes budžets

Līdz ar attīstības aktivitāšu īstenošanu nepieciešams veikt turpmāku investīciju plāna atjaunošanu, tādējādi atspoguļojot katra pārskata gada kopējās izmaksas, kas paredzētas attīstības programmas rīcības plāna īstenošanai. Būtiskākās komponentes, kas ietekmē investīciju plāna pozīcijas:

- 1) informācijas un sadarbības nosacījumu precizēšana par attīstības teritorijām,
- 2) hidrotehniskā risinājuma izbūves nosacījumi un izmaksas,
- 3) sadarbības iespējas ar privāto sektoru un būtiskākie sadarbības nosacījumi (piemēram, kādu daļu no pamata infrastruktūras investīcijām būs jāveic Jūrmalas ostas pārvaldei vai Jūrmalas pilsētas pašvaldībai).

8. RĪCĪBAS PLĀNS

Rīcības plānā ir iekļautas rīcības, kuras turpmāk var konkretizēt kā investīciju projektus un kuru ieviešana ir nepieciešama, lai īstenotu JOP redzējumu un sasniegtu stratēģiskos mērķus. Plāns ietver rīcības, kas ir veicamas laika periodā, līdz 2015.gada beigām un indikatīvi uzskaita rīcības, kas veicamas līdz 2018.gadam.

Šāds rīcības plāna termiņš izvēlēts ņemot vērā to, ka uz stratēģijas izstrādes brīdi nav pietiekamas skaidrības par attīstības projektu īstenošanas modeļiem, finansēšanas avotiem un laika grafiku, līdz ar to JOP darbības tuvāko divu gadu laikā (līdz 2017.gada beigām) būs koncentrētas uz attīstības projektu detalizētu izvērtēšanu, kas ļaus precīzi noteikt turpmākās rīcības attīstības projektu ieviešanā.

JOP attīstības programmas rīcības plāns tiek atjaunots reizi gadā, balstoties uz paveiktajiem darbiem, apzinātajām nepieciešamībām, veiktajām izpētēm un to secinājumiem. Rīcības plāns atjaunots 2015. gadā.

Galvenā atbildīgā institūcija par Jūrmalas ostas stratēģijas izstrādi, ieviešanu un uzraudzību ir Jūrmalas ostas pārvalde, kas realizē ostas pārvaldības politiku atbilstoši prioritātēm un rīcības plānam, izvērtējot rīcības lēmumu ietekmi uz Stratēģijā izvirzīto mērķu sasniegšanu un atbilstību noteiktajiem darbības virzieniem un aktivitātēm.

M1: Publiskā infrastruktūra – rīcības plāns atjaunots (2015. gads)					
Nr.	Nosaukums	Rīcības virziens	Rezultāts	Orientējošs izpildes termiņš	Atbildīgā institūcija
1	Izpēte par piemērotāko hidrotehnisko risinājumu Lielupes grīvas kuģojamības un pretplūdu aizsardzības nodrošināšanai	R1.1.	Tehniski ekonomiskais pamatojums lēmuma pieņemšanai par turpmāko rīcību, salīdzinot molu izbūvi un regulāro kanāla padziļināšanu (vai citus alternatīvos risinājumus). Pretplūdu pasākumu plānošana atbilstoši Jūrmalas pilsētas domes 2011.gada 12.maija lēmumam Nr. 201 „Par pretplūdu pasākumu nodrošināšanu”. Izvērtējums par risinājumu iespējamību, izmaksām, ekonomiskais novērtējums.	2015.- 2017. gads	JOP
2	Kanāla dziļuma uzturēšanas aktivitātes	R1.1.	Regulārie kuģošanas kanāla padziļināšanas darbi Lielupes ietekā atbilstoši Jūrmalas pilsētas domes 2011.gada 12.maija lēmumam Nr. 201 „Par pretplūdu pasākumu nodrošināšanu”.	ik gadu	JOP
3	Navigācijas iekārtu ikgadējā uzturēšana (ikgadēja aktivitāte), navigācijas iekārtu attīstīšana Lielupē, t.sk. ārpus ostas teritorijas līdz Spuņciemam	R1.2.	Lielupes navigācijas aprīkojums atbilst starptautiski noteiktām normām.	2015.-2017.gads	JOP
4	Tehniski – ekonomiskā izpēte par piestātņu attīstīšanu Tiklu ielā 10 („C” teritorija)	R1.3	Izvērtēti piestātņu izbūves varianti (jahtklubs vai publiski pieejamas piestātnes), piekrastes zvejniecības iespējas, precizēts tehniskais risinājums, izmaksas un ekonomiskais efekts, precizēti finanšu avoti un to piesaistes plāns.	2015. – 2016. gads	JOP
5	Tehniski ekonomiskā izpēte par Dzintaru piestātnes izbūvi	R1.1, R1.3	Novērtēta piestātnes izbūves iespējamība, aptuvenais tehniskais risinājums, izmaksas un ekonomiskais efekts (t.sk. ietekme uz Jūrmalas tūrismu).	2017.gads	JOP

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

6	Izpēte par komunālās infrastruktūras attīstību kreisajā krastā pie Lielupes grīvas (pēc izpētes par Lielupes grīvas kuģojamības nodrošināšanu)	R1.4	Noteikts nepieciešamās komunālās infrastruktūras apjoms, ekonomiskie rādītāji, izstrādāts turpmākās attīstības plāns.	2015.-2016.gads	JOP, Jūrmalas pilsētas dome
7	Izpēte par ielas izbūvi no Priedaines uz Vārnukrogu (ar turpinājumu uz Rīgu)	R1.4	Izstrādāts tehniski ekonomiskais pamatojums ielai, kas savieno Priedaini un Vārnukrogu, ar iespējamu turpinājumu Bolderājas virzienā.	2016.gads	Jūrmalas dome sadarbībā ar Rīgas domi
8	Izpēte par upju transporta infrastruktūras (pasažieru kuģīšu piestātņu) attīstīšanas iespējām un ekonomisko efektu	R1.5	Novērtēta ūdens pasažieru transporta attīstīšanas ekonomiskā efektivitāte, izstrādāts rīcības plāns tālākai attīstībai.	2015.-2016.gads	JOP un Jūrmalas pilsētas pašvaldība

M2: Sadarbība ar uzņēmējiem – rīcības plāns atjaunots (2015. gads)

Nr.	Nosaukums	Rīcības virziens	Rezultāts	Orientējošs izpildes termiņš	Atbildīgā institūcija
1	Tehniski ekonomiskā izpēte par ārējās ostas izbūvi un „A” teritorijas attīstīšanu	R2.1.	Novērtētas ārējās ostas attīstīšanas alternatīvas, to izmaksas un iespējamie ieņēmumi, sadarbības modeļi ar investoriem.	2017.gads, pēc molu izpētes veikšanas, atbilstoši tās rezultātiem	JOP
2	Tehniski ekonomiskā izpēte par jahtu servisa centra teritorijas attīstīšanu („D” teritorija)	R2.2.	Novērtētas nepieciešamās investīcijas „D” zemes gabala sakārtošanai (lai padarītu to izmantojamu), kā arī iespējamā atdeve no šāda projekta īstenošanas, sadarbības modeļi ar investoriem.	2015. -2017. gads	JOP
3	Tehniski ekonomiskā izpēte par salas teritorijas attīstīšanu („B” teritorija)	R2.3	Izvērtētas iespējamās attīstības alternatīvas un definēts attīstības mērķis. Novērtētas nepieciešamās investīcijas „B” zemes gabala sakārtošanai (atbilstoši izvēlētajam mērķim), piekļuves iespējas no sauszemes, iespējamā atdeve no šāda projekta īstenošanas, sadarbības modeļi ar investoriem un pašvaldību.	2016.gads	JOP
4	Tehniski ekonomiskā izpēte par piekrastes makšķerēšanas, ūdenstūrisma, ūdenssporta u.c. līdzīgu pakalpojumu attīstīšanu (teritorijas „E”, „F”, „G”, „I”)	R2.3	Novērtēta teritoriju hidroloģiskā un ģeoloģiskā situācija, attīstības virzieni un nepieciešamās investīcijas un atdeve. Precizēti darbi teritoriju sakārtošanai un investoru piesaistei, izvērtēti iespējamie sadarbības modeļi ar investoriem un pašvaldību.	2015.-2016.gads	JOP

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

M3: Atpazīstamība – rīcības plāns atjaunots (2015. gads)					
Nr.	Nosaukums	Rīcības virziens	Rezultāts	Orientējošs izpildes termiņš	Atbildīgā institūcija
1	Starptautiskā sadarbība ar nozares organizācijām	R3.1.	European Boating Association (www.eba.eu.com) Association of Marina Industries (http://marinaassociation.org) Interreg projekti & partneru programmas (līdzīgas www.Project-Marriage.net , www.maritour.eu) Baltijas tūrisma asociācijas	2015.-2016.gads	JOP
2	Dalība starptautiskajos pasākumos	R3.1.	Hanseboot (http://hanseboot.de) Boot Düsseldorf (http://www.boot.de) Baltic Sail Gdansk (www.balticsail.pl)	2015.-2016.gads	JOP
3	Kopīgu tūrisma piedāvājumu veidošana ar Jūrmalas pilsētu tūristu piesaistei	R3.2.		2015.-2016.gads	JOP un Jūrmalas dome
4	Ekotūrisma maršrutu piedāvājuma izstrāde	R3.2.	Piedāvājuma sagatavošana ūdenstūrisma maršrutiem uz Lielupes grīvas pļavām.	2015. – 2016. gads	JOP un Jūrmalas dome, atbilstoši dabas aizsardzības prasībām
5	JOP mājas lapas izveide	R3.2.	Informatīva mājas lapa par Jūrmalas ostas piedāvājumiem – tūristiem, investoriem u.c.	2014.gads Izpildīts	JOP
6	Pasākumu organizēšana ostā	R3.2.	Regates, jūras svētki u.c.	2015.-2016.gads	JOP
7.	Ostas nosaukuma maiņa	R3.2.	Mainīts ostas nosaukums, iegūstot labāk atpazīstamu nosaukumu – „Jūrmalas osta”.	2015.gads Izpildīts	Jūrmalas dome, JOP

Būtiskās rīcības Jūrmalas ostas pārvaldībā – rīcības plāns atjaunots (2015. gads)				
Nr.	Nosaukums	Rezultāts	Orientējošs izpildes termiņš	Atbildīgā institūcija
1	Ostas noteikumu izstrāde un apstiprināšana Satiksmes ministrijā	Izstrādāts dokuments, uz kura pamata var atvērt Jūrmalas ostu.	2015.-2017. gads	JOP
2	Ostas kapteiņa dienesta izveide	Nodrošināta peldlīdzekļu satiksmes operatīvā vadība Jūrmalas ostā.	2015. - 2017. gads	JOP
3	Pretplūdu aizsardzības plāna izstrāde	Izstrādāts rīcības plāns, lai samazinātu draudus, ko rada Lielupes plūdi un vējuzplūdi.	2015. – 2016. gads	JOP
4	Sadarbības izveidošana ar identificēto attīstības teritoriju zemju īpašniekiem	Vienošanās par zemju izmantošanas nosacījumiem ostas attīstības projektu tālākai plānošanai.	2016. gads	JOP
5	Jūrmalas ostas teritorijas grozījumi	Apstiprinātas izmaiņas Jūrmalas ostas teritorijas robežu plānā.	2015.-2016. gads	JOP

6	Rīcības plāna atjaunošana	Atjaunots Jūrmalas ostas attīstības rīcības plāns, balstoties uz 2013.-2014.gada laikā veiktajām izpētēm un to rezultātiem.	2015. gads Izpildīts	JOP
---	---------------------------	---	-------------------------	-----

8.1. Rīcības ostas atvēršanai

Lai osta formāli būtu uzskatāma par atvērtu, tai ir jāatbilst minimālajām prasībām, kas ir uzskaitītas Likumā par ostām. Zemāk (sk. 39.tabulu) ir sniegts pārskats par šīm prasībām, kā arī Jūrmalas ostas patreizējā atbilstība šīm prasībām un turpmāk veicamais lai ostu varētu uzskatīt par atvērtu:

57.tabula. Rīcības Jūrmalas ostas atvēršanai

Nr.	Prasība	Jūrmalas ostā nodrošināts?	Rīcības prasības nodrošināšanai
Formāla rakstura rīcības, dokumentācijas izstrāde			
1	Apstiprinātas ostas robežas	jā	Robežas jāgroza atbilstoši attīstības programmas rekomendācijām
2	Ostas pārvaldes nolikums un esoša ostas pārvalde	jā	
3	Ostas attīstības programma	jā	Pēc attīstības programmas izstrādes ir jānodrošina tās aktualizācija. Vēlams to veikt reizi gadā, piemēram, sagatavojot pilsētas budžeta projektam investīciju projektus.
4	Satiksmes ministrijā apstiprināti ostas noteikumi	nē	Jāizstrādā saistošie noteikumi par Jūrmalas ostas darbību atbilstoši likuma par ostām prasībām
5	Ostas noteikumu sastāvdaļa: noteikumi par kuģu satiksmi akvatorijā (informācija par ienākšanu/iziešanu ostā, dokumentāciju, izmantojamo sakaru sistēmu, noteikumi par loču pakalpojumiem, noteikumi par kustības ātrumu un manevrēšanas vietām)	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros
6	Ostas noteikumu sastāvdaļa: informācija par kuģu stāvvietām reidā, pietauvošanās un attauvošanās kārtība, stāvēšanas laikā veicamo remontdarbu kārtība, varbūtējo kravas operāciju noteikumi.	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros
7	Ostas noteikumu sastāvdaļa: vides aizsardzības noteikumi	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros
8	Ostas noteikumu sastāvdaļa: prasības kuģu ceļa uzturēšanai	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros
9	Ostas noteikumu sastāvdaļa: ostas drošības uzraudzības noteikumi	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros
10	Ostas noteikumu sastāvdaļa: muitas, robežsardzības, sanitārie, ugunsdrošības nosacījumi	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros
11	Ostas noteikumu sastāvdaļa: atbildība par ostas noteikumu pārkāpšanu	nē	Jāizstrādā ostas noteikumu izstrādes ietvaros

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

12	Ostas noteikumu sastāvdaļa: ostas maksas	jā	Faktiski ostas pakalpojumu tarifi ir noteikti, tie ir jāiekļauj ostas noteikumos
13	Finanšu izlietojuma plāns nākamajam gadam un turpmākajiem 5 gadiem	nē	Plāna izstrādi jābalsta uz attīstības programmā iekļauto rīcības un investīciju plānu
Praktiska rakstura rīcības			
14	Iekšējais un ārējais kuģu ceļš (t.sk. atbilstoši kuģu ceļa parametri un navigācijas sistēmas)	jā	Jāturpina kuģu ceļa uzturēšana (dziļuma uzturēšana, navigācijas iekārtas)
15	Iespējams pietāt un veikt kuģiem un to pasažieriem nepieciešamo apkalpi	jā	Jāturpina pietātņu un ar tām saistīto pakalpojumu attīstība, jāsniedz informācija par pieejamajiem pakalpojumiem un kuģu parametriem
16	Nodrošināta ostas noteikumu ievērošana	nē	Jānodrošina drošība ostas akvatorijā un ostas noteikumu ievērošana
17	Nodrošināta navigācija ziemā atbilstoši ostas noteikumiem	nē	Ja ostas noteikumi paredzēs navigāciju arī ziemas sezonā, ir jābūt tehniskajiem līdzekļiem, lai to nodrošinātu
18	Nodrošināta ostas pārziņā esošās infrastruktūras apsaimniekošana	jā	
19	Nodrošināta kuģu satiksmes operatīvā vadība, ko veic ostas kapteinis	nē	Jāizveido ostas kapteiņa dienests

8.2. Rīcības plāna kopsavilkums un laika grafiks

Zemāk sniegts Jūrmalas ostas attīstības programmas rīcības plāna kopsavilkums un laika grafiks.

58.tabula. Rīcības plāna kopsavilkums un laika grafiks

Rīcības nr.	Projekts/teritorija	Prioritāte	2015	2016	2017	2018	2019
M1-1	Izpēte par mola izbūvi un pretplūdu pasākumiem	1					
M1-2	Kanāla dziļuma uzturēšanas pasākumi	1					
M1-3	Navigācijas iekārtu uzturēšana un attīstīšana	1					
M1-4	Izpēte par „C” teritorijas attīstīšanu (Tīklu un Vikingu iela)	1					
M1-6	Izpēte par komunālās infrastruktūras attīstību kreisajā krastā pie Lielupes grīvas	2					
M1-8	Izpēte par upju transporta infrastruktūras attīstīšanu	2					
M1-7	Izpēte par ielas izbūvi no Priedaines uz Vāmukrogu	2					
M2-2	Izpēte par „D” teritorijas attīstīšanu (Jahtu servisa centrs)	2					
M2-4	Izpēte par „I” teritorijas attīstīšanu (piekrastes zveja, pasažieru pietātnē, ūdens tūrisma aktivitātes)	2					
M2-3	Izpēte par „B” teritorijas (salas) attīstīšanu (atpūtas pakalpojumi, piekrastes zveja)	3					
M2-4	Izpēte par „E” teritorijas attīstīšanu (Vikingu ielā, ūdenssporta pakalpojumi)	3					
M2-4	Izpēte par „F” un „G” teritorijas attīstīšanu (ūdens sporta, ūdens tūrisma) pakalpojumi	3					
M2-1	Izpēte par „A” teritorijas – ārējās ostas attīstīšanu (multimodālā osta)	4					
M1-5	Izpēte par Dzintaru pietātnes attīstīšanu	4					
M3-1	Starptautiskā sadarbība ar nozares organizācijām (uzsākšana)	1					
M3-2	Dalība starptautiskos pasākumos (uzsākšana)	1					

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Rīcības nr.	Projekts/teritorija	Prioritāte	2015	2016	2107	2018	2019
M3-3	Kopīgu tūrisma piedāvājumu veidošana ar Jūrmalas pilsētu (uzsākšana)	1					
M3-4	Ekotūrisma maršrutu izstrāde	1					
M3-6	Pasākumu organizēšana ostā (uzsākšana)	1					
	Ostas noteikumu izstrāde	1					
	Ostas kapteiņa dienesta izveide	1					
	Pretplūdu aizsardzības plāns	1					
	Sadarbības izveidošana ar identificēto attīstības teritoriju zemju īpašniekiem	1					
	Rīcības plāna atjaunošana	1					

 - Izpētes darbi

 - Investīcijas

 - Administratīvās un atpazīstamības aktivitātes

PIELIKUMI

1. Jūrmalas ostas zemes un akvatorijas robežu plāns.
2. JOAP sasaiste ar ES, Latvijas, reģiona un pašvaldības attīstības plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem.
3. Apgrūtinājumi Jūrmalas ostas teritorijā.
4. Nekustamo īpašumu sadalījums pēc piederības Jūrmalas ostas teritorijā.
5. Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana Jūrmalas ostā.
6. Tipiskākie burāšanas maršruti Baltijas jūras reģionā.
7. Pieejamais serviss Latvijas, Igaunijas un Lietuvas jūras jahtu ostās.
8. Atpūtas laivu aktivitāte reģiona ostās.

1.pielikums „Jūrmalas ostas zemes un akvatorijas robežu plāns”



Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Jūrmalas ostas pašreizējo robežu apraksts

Jūrmalas ostas teritorijai ir šādas robežas:

Nr. p.k.	Robežposma numurs plānā	Pa kādiem plāna situācijas elementiem robeža noteikta
1.	1-2	Pa Lielupi paralēli krastam, 50-80 m attālumā no tā
2.	2-3	Pa Lielupi perpendikulāri krastam līdz nostiprinātajam krastam
3.	3-4	Pa Jūrmalasnostiprinātā krasta līniju
4.	4-5	Pa Lielupi paralēli krastam, 10-20 m attālumā no tā
5.	5-6	Pa Jūrmalaskrasta līniju
6.	6-7	Pa pašvaldības īpašuma robežu
7.	7-8	Pa Jūrmalaskrasta līniju
8.	8-9	Pa fiziskās personas īpašuma robežu
9.	9-10	Pa Jūrmalasattekas krasta līniju
10.	10-11	Pa pašvaldības īpašuma robežu
11.	11-12	Pa Jūrmalasattekas krasta līniju
12.	12-13	Pa Jūrmalasattekas krasta līniju
13.	13-14	Pa sauszemi līdz Lašu ielai
14.	14-15	Pa Lašu ielas malu
15.	15-16	Pa Tīklu ielas malu
16.	16-17	Pa Jūrmalasatteku iepriekšējā robežposma virzienā
17.	17-18	Pa Jūrmalasatteku paralēli krastam, 50 m attālumā no tā
18.	18-19	Pa Jūrmalasatteku perpendikulāri krastam līdz sauszemei
19.	19-20	Pa tauvas joslu
20.	20-21	Pa sauszemi paralēli Rīgas jūras līcim, 15-20 m attālumā no tā
21.	21-22	580 m pa Rīgas jūras līci, pagriežoties par 66° pa labi attiecībā pret iepriekšējā robežposma virzienu
22.	22-23	1180 m pa Rīgas jūras līci, pagriežoties par 22° pa kreisi attiecībā pret iepriekšējā robežposma virzienu
23.	23-24	500 m pa Rīgas jūras līci, pagriežoties par 90° pa labi attiecībā pret iepriekšējā robežposma virzienu
24.	24-25	1650 m pa Rīgas jūras līci, pagriežoties par 90° pa labi attiecībā pret iepriekšējā robežposma virzienu
25.	25-26	Pa Jūrmalaskrasta līniju līdz Buļļupes ietekai
26.	26-27	700 m pa Buļļupes krasta līniju
27.	27-28	Pa Buļļupi perpendikulāri krastam līdz otram krastam
28.	28-29	Pa Buļļupes krasta līniju līdz Buļļupes ietekai
29.	29-30	Pa Jūrmalaskrasta līniju
30.	30-31	Pa Jūrmalassaliņu sistēmas malu
31.	31-1	Pa Lielupi paralēli dzelzceļa tiltam, 100 m attālumā no tā

2.pielikums „JOAP sasaiste ar ES, Latvijas, reģiona un pašvaldības attīstības plānošanas dokumentiem un normatīvajiem aktiem”

Eiropas Savienība

Jūrmalas ostas attīstības programma sagatavota saistībā ar šādiem Eiropas Savienības attīstības plānošanas dokumentiem:

- *EIROPA 2020* Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei,
- ES Transporta Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”,¹¹⁸
- ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam,
- stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā,
- EK „Paziņojums par Eiropas ostu politiku”.¹¹⁹

Jūrmalas ostas attīstības programmas atbilstības analīze minētajiem ES attīstības plānošanas dokumentiem ir atspoguļota tabulā zemāk.

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu/ostām
1.	<i>EIROPA 2020</i> Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei	COM(2010) 2020 galīgā redakcija	2011-2020 (2050)	Iniciatīva „Resursu ziņā efektīva Eiropa” – veicināt ekonomiskās izaugsmes nodalīšanu no resursu izmantošanas, atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisiju saturu, palielināt atjaunojamu enerģijas avotu izmantošanu, modernizēt transporta nozari un veicināt energoefektivitāti
2.	ES Transporta Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”	COM(2011) 144 galīgā redakcija	2011-2020	Konkurētspējīga, resursefektīva transporta sistēma: · augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniegto mērķi samazināt emisijas par 60 % līdz 2050. Gadam, · attiecībā uz ostām minētais dokumentus nosaka, ka jāveido efektīvs pamattīkls multimodāliem kravu un pasažieru starppilsētu pārvadājumiem.
3.	ES Stratēģija Baltijas jūras reģionam	EP 30.10.2009.		· transporta prioritātes mērķis – uzlabot ārējos un iekšējos savienojumus, · uzlabot sadarbību transporta infrastruktūras plānošanas jomā.
4.	Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā	COM(2009) 8 galīgā redakcija	2009-2018	Nodrošināt, ka Eiropa saglabā stabilus cilvēkresursus un tehnoloģiskos sasniegumus, kuri kalpo pašreizējo un nākotnes kuģošanas darbību ilgtspējai un konkurētspējai .

¹¹⁸ http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

¹¹⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports_en.htm

5.	EK paziņojuma „Paziņojums par Eiropas ostu politiku”	COM(2007) 616 galīgā redakcija ¹²⁰	beztermiņa	Paziņojumā par Eiropas ostu ¹²¹ politiku tiek akcentēti jautājumi par: · ostas darbu un iekšzemes savienojumiem, · ostas jaudas palielināšanu respektējot vidi (jaunu iekārtu būve vai esošo būvju uzlabošana; atbilstošas atkritumu apsaimniekošanas nodrošināšana; atbilstīga ūdenstilpju un nogulšņu apsaimniekošana; emisiju samazināšana gaisā), · ostu modernizāciju (mazās kabotāžas kārtības vienkāršošana; „e-jūras” pieejas attīstība; darba uzlabošana), · vienlīdzīgiem spēles noteikumiem – skaidrība investoriem, uzņēmējiem un lietotājiem (ostu iestāžu loma, valsts finansējums; ostu koncesijas; tehniskie un navigācijas pakalpojumi; kravu apstrāde; ostu nodevas; konkurence ar trešajām valstīm), · strukturētu dialoga izveidi starp ostām un lielajām pilsētām, · darbu ostās (dialogs; apmācība; arodveselība un darba drošība).
----	--	---	------------	---

Avots: Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (projekts), SIA „NK Konsultāciju birojs” apkopojums

Latvijas Republika

Normatīvie akti

Likums par ostām¹²²

Ostu darbības principus un pārvaldes kārtību Latvijā regulē 1994.gada 22.jūnija likums „Par ostām”. Uz likuma pamata ir izdoti šādi tiesību akti:

- MK 15.03.2005. noteikumi Nr.193 „Noteikumi par Jūrmalas ostas robežas noteikšanu”.
- MK 08.10.2002. noteikumi Nr.455 „Kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība un kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība”.
- MK 15.08.2000. noteikumi Nr.277 „Noteikumi par ostu izmantošanu aizsardzības vajadzībām”.
- MK 07.11.1995 noteikumi Nr.326 „Noteikumi par ostas teritorijā esošās zemes apgrūtināšanu ar servitūtiem”.

Likuma „Par ostām” izpratnē Jūrmalas osta ir mazā osta. Mazās ostas darbībai likumā ir noteikti attīstības ierobežojumi, t.i., ostas darbības pamatvirzieni var būt zvejniecība, zivju pārstrāde, tūrisms, ekoloģiski tīru kravu eksports un imports.

Teritorijas attīstības plānošanas likums¹²³

Saskaņā ar 2011.gada 13.oktobra Teritorijas attīstības plānošanas likumā noteikto, teritorijas attīstība tiek plānota tā, lai varētu paaugstināt dzīves vides kvalitāti, ilgtspējīgi un racionāli izmantot teritoriju un citus resursus, kā arī mērķtiecīgi un līdzsvaroti attīstīt ekonomiku.

Citi ar ostu darbību saistītie normatīvie akti

Citi ar ostu darbību saistītie dokumenti:

- 31.10.2002. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums;

¹²⁰ Ar šo paziņojumu par ostām tiek arī papildināts un īstenots Ziņojums par integrēto jūrniecības politiku (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:LV:PDF>), kas pievēršas visu ar jūrlietām saistīto politikas virzienu un pasākumu kopumam kā līdzeklim ilgtspējīgas ekonomiskas izaugsmes un nodarbinātības veicināšanai.

¹²¹ Attiecībā uz ostu attīstību dokumentā ir minēts, ka ostas infrastruktūru vajadzētu attīstīt tikai pēc tam, kad būs rūpīgi izvērtētas konkrētās ostas attīstības iespējas. Līdz ar to iecerētā attīstība ir jāapspriež ar visiem interesentiem, lai pēc tam to izplānotu un īstenotu, iespējami ņemot vērā visu vēlmes. Jaunu lielu ostas iekārtu būve, kā arī nozīmīga esošo struktūru paplašināšana būtu jāveic, ņemot vērā pamatīgu ekonomisko izvērtējumu par to, kā iecerētās izmaiņas ietekmēs transporta plūsmas.

¹²² <http://www.likumi.lv/doc.php?id=57435>

¹²³ <http://www.likumi.lv/doc.php?id=238807>

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

- 29.05.2003. Jūras kodekss;
- MK 01.03.2005. noteikumi Nr.158 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”;
- MK 06.01.2004. noteikumi Nr.7 „Ostas pārvaldes parauglikums”;
- 14.10.1992. likums „Par grāmatvedību”;
- 14.10.1992. Gada pārskatu likums.

Sasaiste ar nacionālā un reģionālā līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem

Jūrmalas ostas attīstības programma sagatavota, ņemot vērā šādus nacionāla un reģionāla līmeņa attīstības plānošanas dokumentus:

- Latvijas nacionālā reformu programma „ES 2020” stratēģijas īstenošanai,
- Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (Latvija2030),
- Nacionālās attīstības plāns 2014.-2020.gadam (NAP2020),
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam,
- Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (projekts),
- Latvijas ostu attīstības programma 2008.-2013.gadam,
- Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns,
- Reģionālās politikas pamatnostādnes,
- Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011.-2017.gadam,
- Vides politikas pamatnostādnes 2009.-2015.gadam,
- Latvijas preču un pakalpojumu eksporta veicināšanas un ārvalstu investīciju piesaistes pamatnostādnes 2012.-2020.gadam,
- Rīgas plānošanas reģiona attīstības stratēģija 2000.-2020.gadam (aktualizēta 2008.gadā),
- Rīgas plānošanas reģiona attīstības programma 2008.-2013.gadam,
- Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2005.-2025.gadam.

Jūrmalas ostas attīstības programmas atbilstības analīze minētajiem nacionālajiem un reģionālajiem attīstības plānošanas dokumentiem ir atspoguļota tabulā zemāk.

N.p.k.	Nosaukums	Kas apstiprinājis	Darbības termiņš	Mērķi attiecībā uz transportu/ostām
1.	Latvijas nacionālā reformu programma „ES 2020” stratēģijas īstenošanai	26.04.2011. MK sēdes prototollēmuma 34.§ 1.p.	2011.-2020.	· kvalitatīvas un konkurētspējīgas loģistikas un tranzītpakalpojumu infrastruktūras nodrošināšana, · energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā.
2.	Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam (Latvija2030)	Saeima 10.06.2010.	2011.-2030.	· radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem, neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus. Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana, · Latvijai jāklūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un citām ES valstīm un otrādi. Latvija2030 noteiktā telpiskā attīstības perspektīva kā sasniedzamības uzlabošanas pasākumu paredz arī ostu attīstību, t.i.: · Latvijas ostām jāspecializējas noteiktu kravas veidu apkalpošanā un savstarpēji jāsadarbjas, nevis jākonkurē, · mazajām ostām, specializējoties galvenokārt kokmateriālu eksportā, zvejas kuģu un jahtu apkalpošanā, ir jāveidojas par reģionāliem

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

				ekonomiskās aktivitātes centriem, tādējādi ieņemot stabilu vietu Latvijas ekonomikā, · kravu pārvadājumu uzlabošanai ir jāveicina lielo un mazo ostu sasaiste ar sauszemes transporta veidiem. Turklāt, Latvija2030 paredz, ka, lai nodrošinātu Baltijas jūras piekrastes ilgtspējīgu izmantošanu, nepieciešams: attīstīt uzņēmējdarbībai labvēlīgu vidi, kas nodrošinātu ekonomisko aktivitāti un nodarbinātības iespējas visā piekrastē, balstot to uz tradicionālo (zvejniecība, zivju apstrāde, atpūta, kūrorta saimniecība) un „jauno” ekonomiskās darbības veidu (starptautiskais, tostarp jahtu, tūrisms, alternatīvo atjaunojamo enerģijas resursu ieguve) sabalansēšanu ar vides aizsardzības interesēm.
3.	Nacionālās attīstības plāns 2014. – 2020.gadam (NAP2020)	Saeima, 20.12.2012.	2014.-2020.	· nodrošināt Latvijas starptautisko sasniedzamību, · nodrošināt priekšnoteikumus uzņēmējdarbības attīstībai jaunu darba vietu radīšanai ražošanas un pakalpojumu sektorā reģionos, · saglabāt dabas kapitālu kā bāzi ilgtspējīgai izaugsmei un sekmēt tā ilgtspējīgu izmantošanu, mazinot dabas un cilvēka darbības radītos riskus vides kvalitātei.
4.	Latvijas stratēģiskās attīstības plāns 2010.-2013.gadam	MK 09.04.2010.	2010.-2013.	Prioritātes „Ekonomiskās izaugsmes veicināšana” ietvaros: · transporta infrastruktūras sakārtošana.
5.	Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam	MK 12.07.2006., precizētās MK 10.03.2010.	2007.-2013.	Kvalitatīva un konkurētspējīga, kopējā Eirāzijas transporta sistēmā integrēta transporta infrastruktūra, komercdarbības vide, droša satiksme un kvalitatīvi, visiem pieejami tranzīta, loģistikas un sabiedriskā transporta pakalpojumi: · Jūras transporta drošības nodrošināšana atbilstoši starptautiskajiem standartiem, · Pastāvīgi augošs transporta un loģistikas pakalpojumu eksports, pieprasījumam atbilstoša ostu caurlaides spēja, konkurētspējīgu pakalpojumu sniegšana ostās un iesaistītajā transporta ķēdē.
6.	Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam (projekts)	Izsludināts Valsts sekretāru sanāsmē 18.04.2013.	2014.-2020.	Pamatnostādnēs noteiktais transporta politikas mērķis ir <i>konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.</i> Pamatnostādnēs ir atzīmēts, ka mazajām ostām ir liela nozīme ekonomiskās aktivitātes veicināšanā reģionos. Skatoties no ostu pārvalžu viedokļa, svarīgākais ir kravu apgrozījums, jo no ostu maksām saņemtos līdzekļus tālāk var novirzīt ostas infrastruktūras uzlabošanai. Savukārt pašvaldības intereses vairāk saistās ar darba vietu nodrošināšanu teritorijas iedzīvotājiem.
7.	Latvijas ostu attīstības programma 2008.-2013.gadam*	Apstiprināta 2008.17.12. un aktualizēta 2011.24.08.	2008.-2013.	Panākt augsti attīstītu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu Latvijas ostu izveidi, kuras spētu iekļauties vienotajos transkontinentālajos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, dinamiski palielinot apstrādājamo kravu apjomus nodrošinot augstas kvalitātes pasažieru apkalpošanu.
8.	Rīgas un Pierīgas mobilitātes plāns	28.12.2010. plāns iesniegts vadošajā iestādē. Vadošā iestāde mobilitātes	2011.-2040.	Noteikt nepieciešamās darbības, lai veicinātu Rīgas un Pierīgas vienotās transporta sistēmas izveidi, tādējādi uzlabojot teritoriju sasniedzamību

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

		plānu iesniegusi EK.		
9.	Reģionālās politikas pamatnostādnes	Tiek izstrādātas	līdz 2020.	Sekmēt teritorijās uzņēmējdarbības attīstību un nodarbinātību, veicināt darbavietu un pakalpojumu sasniedzamību, kā arī uzlabot sabiedrisko pakalpojumu kvalitāti un pieejamību
10.	Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādnes 2011. – 2017.gadam	20.04.2011. MK rīkojums Nr. 169	2011.-2017.	Lai piekrastē mazinātu klimata pārmaiņu ietekmi, uzlabotu piekļuvi jūrai un veicinātu ekonomisko darbību, ar valsts atbalstu izveidot klimata pārmaiņām pielāgotu piekrastes infrastruktūru, kas cita starpā ietver arī ostu infrastruktūru .
11.	Vides politikas pamatnostādnes 2009.–2015.gadam	31.07.2009. MK rīkojums Nr. 517	2009.-2015.	· veicināt jaunu tehnoloģiju ieviešanu un resursu racionālu izmantošanu , tādējādi panākot gaisu piesārņojošo vielu emisiju samazinājumu enerģētikas, rūpniecības, transporta un lauksaimniecības nozarēs, kā arī mājāsaimniecībās.
12.	Latvijas preču un pakalpojumu eksporta veicināšanas un ārvalstu investīciju piesaistes pamatnostādnes 2012. – 2020.gadam	Tiek izstrādātas	2012.-2020.	Viens no ietvertajiem rīcības virzieniem ir uzņēmējdarbības infrastruktūras pieejamība, jo uzņēmējdarbības uzsākšanai un tās veiksmīgai attīstībai lielā nozīme ir vietai un tai pieejamai infrastruktūrai.
13.	Rīgas plānošanas reģiona attīstības stratēģija 2000.- 2020.gadam (2008.gadā aktualizēts)	Rīgas plānošanas reģions 22.12.2008. lēmums Nr. 24	2000.-2020.	· attīstību rosinošas reģiona satiksmes , komunikācijas, informācijas, enerģijas un vides infrastruktūra . · droša, ērta un videi draudzīga reģiona starptautiskā un vietējā sasniedzamība . Rīgas plānošanas attīstības stratēģijā 2000.-2020.gadam ir noteikts, ka, lai panāktu Rīgas reģiona sekmīgu attīstību, ievērojot aktuālos un perspektīvos attīstības procesus, ir nepieciešams risināt vairākus nozīmīgus attīstības jautājumus, kuri attiecināmi uz Jūrmalas ostas attīstības programmu: · izveidot kvalitatīvu transporta, sakaru un informācijas tehnoloģiju, enerģijas un vides infrastruktūru. · attīstīt ar starptautisko transportu saistīto infrastruktūru. · attīstīt vietējo un starptautisko tūrismu. · saglabāt un attīstīt Latvijas kūrortus.
14.	Rīgas plānošanas reģiona attīstības programma 2008.- 2013.gadam	Rīgas plānošanas reģions 13.01.2012.	2008.-2013.	· 2.prioritāte „Nozīmīgs valsts un starptautisks transporta mezgls” rīcības virziens „2.1. RPR integrācija starptautisko transporta tīklos” paredz pasākumu „Rīgas brīvostas un mazo ostu attīstība”.
15.	Rīgas plānošanas reģiona teritorijas plānojums 2005. – 2025. gadam	Rīgas plānošanas reģions 02.02.2007. lēmums Nr. 9	2005.-2025.	· Prioritāri paaugstināma galvaspilsētas un reģiona nozīmes centru visu veidu (starptautiskā, nacionālā, reģionālā un vietējā) sasniedzamība .

*Latvijas ostu attīstības programmas 2008.-2013.gadam galvenais mērķis ir panākt augsti attīstītu, starptautiskiem standartiem atbilstošu ostu izveidi, kuras spētu iekļauties vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, dinamiski palielinot kravu apjomus un nodrošinot augstas kvalitātes pasažieru apkalpošanu. Kā darbības virzieni mērķa sasniegšanai ir noteikti:

- nodrošināt Latvijas ostu attīstību atbilstoši mūsdienu drošības un vides aizsardzības prasībām, kā arī maksimāli draudzīgu pilsētu iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostām pieguļošajās teritorijās,

- veidot mazās ostas kā nozīmīgus reģionālās attīstības centrus ar diversificētu kravu plūsmu u.c.

Latvijas ostu attīstības programmā ir noteikts šāds Jūrmalas ostas attīstības ilgtermiņa mērķis – *izveidot jahtu ostu ar burātājiem pievilcīgu servisu – dzīvošanu atbilstoši ceļotāju vēlmēm, attiecīgu servisu gan jahtām, gan burātājiem.*

Mērķi raksturojošie rādītāji:

- investīciju pieaugums,
- darba vietu skaita pieaugums pilsētā,
- jaunu uzņēmējdarbību veidošanās ostā,
- Jūrmalas ostu apmeklējošo tūristu jahtu skaits.

Lai panāktu Jūrmalas ostas infrastruktūras maksimālu izmantošanas efektivitāti, ir nepieciešams:

- iztīrīt ārējo kuģu ceļu un nodrošināt tā uzturēšanu,
- nodrošināt jaunu navigācijas zīmju uzstādīšanu,
- samazināt kuģu ceļa aizsērēšanu, izbūvējot hidrogrāfiskas būves,
- modernizēt Jūrmalas ostas tehnisko aprīkojumu, lai nodrošinātu jahtu servisu.

Latvijas ostu attīstības programmā 2008.-2013.gadam ir noteikti šādi Jūrmalas ostas attīstības plāni:

- kuģu ceļa iztīrīšana un uzturēšana; navigācijas zīmju uzstādīšana; hidrogrāfisko konstrukciju izbūve, lai samazinātu kuģu ceļa aizsērēšanu (Jūrmalas pilsētas pašvaldības finansējums),
- privāto investoru piesaiste, lai izveidotu jahtu ostu ar tūrismam un jahtu servisam nepieciešamo infrastruktūru.

Jūrmalas pašvaldība

Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģija 2010.-2030.gadam¹²⁴

Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģijā ir noteikti trīs stratēģiskie mērķi:

- 1) starptautiski pazīstams, moderns piekrastes kūrorts un populārākā kūrortpilsēta Baltijas jūras reģionā,
- 2) Austrumu un Rietumu kontaktu veidošanas un tikšanās vieta Baltijas reģionā.
- 3) kvalitatīva dzīves un brīvdienu vieta, kultūras un sporta centrs.

Stratēģijas mērķu sasniegšanai ir izvirzītas trīs prioritātes:

- prioritāte „Kūrorts”,
- prioritāte „Jūrmalnieks”,
- prioritāte „Daudzveidīga uzņēmējdarbība”.

Prioritātes „Daudzveidīga uzņēmējdarbība” ietvaros attiecībā uz Jūrmalas ostu noteiktas šādas rīcības:

- hidrotehniskās būves izveide (mols, aizsargbarjera – viļņlauzis vai cita veida inženiertehniskais risinājums) Jūrmalas ostas darbības nodrošināšanai un aizsardzībai pret plūdiem,
- starptautiskai jahtu ostai atbilstošu pakalpojumu nodrošināšana,
- „Jūras līča” teritorijas sakārtošana, veicinot tajā jauktas izmantošanas teritorijas attīstību,
- ūdensmalu izmantošana jahtu piestātņu un apkalpojošo objektu izbūvei.

Stratēģijā ir arī noteikts, ka kopējo interešu teritorijas un jautājumi sadarbībai ar Rīgas pašvaldību ir:

- Lielupes ietekas apsaimniekošana (Jūrmalas ostas darbības nodrošināšanai un administratīvās robežas noteikšanai),

¹²⁴ Avots: <http://www.jpd.gov.lv/docs/i10/l/i100825.htm>

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

- Rīgas līča piekrastes aizsardzība un apsaimniekošana (Jūrmalas ostas teritorija Rīgas pašvaldības daļā robežojas ar dabas parku „Piejūra”).

Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums

Teritorijas plānojuma galvenais uzdevums ir nodrošināt Jūrmalas pilsētas attīstības stratēģijā 2010.-2030.gadam noteiktās telpiskās attīstības perspektīvas īstenošanu atbilstoši stratēģijā noteiktajai attīstības vīzijai un definētajiem stratēģiskajiem mērķiem.

Teritorijas plānojums ir instruments, ko izmanto pašvaldības politikas veidošanai tūrisma un kūrorta attīstības jomā. Tas ir risinājumu komplekss, kas līdzsvaro vietējo iedzīvotāju, Jūrmalas viesu, uzņēmēju, vides kvalitātes un labiekārtojuma infrastruktūras dažādās vajadzības.

Teritorijas plānojumā ir atzīmēts, ka ūdens transportam izmantojamā Lielupes ieteka jūrā Jūrmalai ir neizmantotā iespēja. Izveidojot starptautiski pazīstamu jahtu ostu, Jūrmala iegūtu produktu, kas piesaistītu arvien jaunus pilsētas viesus un veidotu jaunu vizuālo identitāti pilsētas tēla dažādošanai. Teritorijas plānojums paredz arī mola būvi Lielupes grīvā, nesniedzot detālāku risinājumu.

Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģija 2007.-2018.gadam

Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģijas 2007.-2018.gadam¹²⁵ ietvaros veicamie uzdevumi pēc to rakstura ir apkopoti četrās programmās: Kūrorta attīstības programma, Tūrisma mārketinga programma, Tūrisma infrastruktūras programma, Viesmīlības un izglītības veicināšanas programma. Visas programmas ir veidotas pieciem gadiem, un tās ietver konkrētus projektus.

Tūrisma mārketinga programmā 2012.-2016.gadam ir noteikts šāds uzdevums/apakšuzdevums, kuram ir tieša ietekme uz Jūrmalas ostas attīstību:

Nr.	Uzdevums / Apakšuzdevums	Projekts	Partneri	Budžets	Termiņš	Atbildīgais
2.	Jūrmalas tūrisma produktu un pakalpojumu kvalitātes uzlabošana, kompleksu pakalpojumu veidošana un attīstība					
...	Aktīvais tūrisms					
2.9.	Ūdens tūrisma maršrutu izstrāde un atpūtas uz un pie ūdens piedāvājuma attīstība	-	Jūrmalas pilsētas dome, KNP, Jūrmalas osta	14228,80 EUR (Ls 10 000)	2014.g.	Jūrmalas pilsētas dome

Tūrisma infrastruktūras programmā 2012. – 2016.gadam ir noteikts šāds uzdevums/apakšuzdevums un iespējamais projekts, kuram ir tieša ietekme uz Jūrmalas ostas attīstību:

Nr.	Uzdevums / Apakšuzdevums	Projekts	Partneri	Budžets	Termiņš	Atbildīgais
2.	Tūrisma infrastruktūras radīšana, uzlabošana un kvalitātes paaugstināšana					
	Ūdens tūrisms					
2.5.	Ūdens tūrisma attīstība	PI12. Mola izbūve Lielupes ietekā un ietekas jūrā padziļināšanas darbi, jahtu ostas infrastruktūras izbūve	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji	~24 milj. EUR (ES līdzfin.)	2016.g.	Jūrmalas pilsētas dome

Jūrmalas pilsētas tūrisma attīstības stratēģijā 2007. – 2018.gadam noteiktie apakšuzdevumi un iespējamie projekti, kuriem ir netieša ietekme uz Jūrmalas ostas attīstību ir apkopoti tabulā zemāk.

Apakšuzdevums	Projekts	Partneri	Budžets	Termiņš	Atbildīgais
Tūristu lojalitātes veicināšana	PM5. Piemiņas dāvana Jūrmalas tūristiem, kuri šeit atgriežas atkārtoti	Jūrmalas pilsētas dome, tūrisma uzņēmēji	~ 14229 EUR (Ls 10 000) (ES līdzfinansējums)	Katru gadu	Jūrmalas pilsētas dome

¹²⁵ <http://www.jpd.gov.lv/docs/f08/l/f080127.htm>

Jūrmalas ostas attīstības programma 2015.-2022.gadam

Ar sporta pasākumiem saistīto tūrisma produktu un pakalpojumu attīstība	PM9. (Jūrmalas maratons (pa pludmali); orientēšanās sacensības, ielu basketbola konkurss, pludmales volejbols u.tml.)	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji, sporta organizācijas	-	-	Jūrmalas pilsētas dome
Izdalīt tūrisma zonas un veicināt tūrisma objektu attīstību	PM20. Galveno četru tūrisma zonu attīstības koncepcijas un noteikumu izstrāde, pētījumi par mikrozonām	Jūrmalas pilsētas dome, tūrisma uzņēmēji	56 915 EUR (Ls 40 000)	-	Jūrmalas pilsētas dome
Sabalansēt uzņēmēju, tūrisma objektu vai resursu īpašnieku (pārvaldītāju), iedzīvotāju un nozares intereses	Normatīvo aktu vai pašvaldību saistošos noteikumu, kas nodrošinātu pieeju tūrisma objektiem un atļautu noteiktas uzņēmējdarbības aktivitātes šajās teritorijās un objektos, izdošana	Jūrmalas pilsētas dome, tūrisma uzņēmēji, nevalstiskās organizācijas	-	2012.-2016.	-
Pludmaļu labiekārtošana	PI4. Pludmaļu labiekārtošana Jūrmalas pilsētas teritorijā	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji	5,69 milj. EUR (Ls 4 milj.) (ES līdzfinansējums)	Līdz 2014.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Jaunu un augstas pievienotās vērtības aktīvā tūrisma produktu izveide	PI7. Velo un skrituļošanas celiņu izveidošana, dzelzceļa piekartinātās, velosceļu labiekārtošana un inventāra nomas attīstība	Jūrmalas pilsētas dome	2,85 milj. EUR (Ls 2 milj.) (ES līdzfinansējums)	Līdz 2016.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Jaunu un augstas pievienotās vērtības aktīvā tūrisma produktu izveide	PI10. Zemūdens Arheoloģijas centra izveide	Jūrmalas pilsētas dome, Jūrmalas pilsētas muzejs, uzņēmēji	583 381 EUR (Ls 410 000) (ES līdzfinansējums)	Līdz 2016.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Ūdens tūrisma attīstība	PI13. Olimpiskā airēšanas un burāšanas centra izveide	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji, Latvijas Olimpiskā komiteja, Izglītības ministrija	2,85 milj. EUR (Ls 2 milj.) (ES līdzfinansējums)	Līdz 2016.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Ūdens tūrisma attīstība	PI14. Kuģīša piestātņu rekonstrukcija un izbūve Lielupē	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji	~2,85 milj. EUR (Ls 2 milj.) (ES līdzfinansējums)	2016.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Ūdens tūrisma attīstība	PI15. Laivu nomas staciju (piem. uz pontona un iespējams kopā ar Zemūdens arheoloģijas centru, kafejnīcu, u.tml.) izveide uz Jūrmalasun līcī	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji	711 440 EUR (Ls 500 000) (ES līdzfinansējums)	-	Jūrmalas pilsētas dome
Ūdens tūrisma attīstība	PI16. Labiekārtotu krastmalu ierīkošana	Jūrmalas pilsētas dome, uzņēmēji	-	2016.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Tūrisma objektu pieejamības nodrošināšana	PI33. Ērtu autostāvvietu izveide pie tūrisma objektiem, tai skaitā, tūristu autobusiem un norādes uz tām	Jūrmalas pilsētas dome	883 608 EUR (Ls 621 000)	Līdz 2014.g.	Jūrmalas pilsētas dome
Tūrisma objektu pieejamības nodrošināšana	PI34. Tūrisma objektu pieejamības nodrošināšana personām ar īpašām vajadzībām	Invalīdu nevalstiskās organizācijas, VA „Sociālās integrācijas centrs”, Jūrmalas pilsētas dome	-	-	Jūrmalas pilsētas dome
Sabiedriskās ēdināšanas un izklaides (kino, kazino, naktsklubi u.tml.) iespēju attīstīšana	-	Uzņēmēji, Jūrmalas pilsētas dome	-	-	Jūrmalas pilsētas dome
Mērķtiecīgu investīciju tūrisma infrastruktūrā piesaistes veicināšana	-	Uzņēmēji, Jūrmalas pilsētas dome	-	-	Jūrmalas pilsētas dome

Jūrmalas pilsētas investīciju plāns 2013.-2015.gadam¹²⁶

Saskaņā ar Jūrmalas pilsētas investīciju plānu 2013.-2015.gadam Jūrmalas ostas pārvalde plāno īstenot trīs infrastruktūras attīstības projektus.

Projekts „Aizsargbarjeras – viļņlauža celtniecība pie Lielupes ietekas jūrā (mols)”:

- mērķis: uzbūvēt aizsargbarjeras – viļņlaužus pie Lielupes ietekas jūrā, lai uzlabotu Jūrmalas sasniedzamību pa ūdeni un attīstītu ūdenstūrismu,
- īstenošanas laiks: 2016.-2020.gads,
- plānotās izmaksas: ~28 450 000 EUR (Ls 20 000 000), t.sk. izpēte un projektēšana 1 138 300 EUR (Ls 800 000).

Projekts „Navigācijas zīmju uzstādīšana un uzturēšana Jūrmalas ostas teritorijā un Lielupē”:

- mērķis: uzstādīt navigācijas zīmes Jūrmalas ostas teritorijā un Lielupē, saskaņā ar Jūrmalas izmantošanas noteikumiem,
- īstenošanas laiks: 2013.-2020.gads,
- plānotās izmaksas: 369 950 EUR (Ls 260 000).

Projekts „Publiskas jahtu piestātnes būvniecība”:

- mērķis: izbūvēt publiski pieejamu jahtu piestātņi pirms dzelzceļa tilta (iespējams kā publiskās un privātās partnerības projekts),
- īstenošanas laiks: 2016.-2020.gads;
- plānotās izmaksas: 5 691 520 EUR (Ls 4 000 000), t.sk. projektēšana 569 152 EUR (Ls 400 000).

JPD saistošie noteikumi „Par Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes daļas izmantošanu”

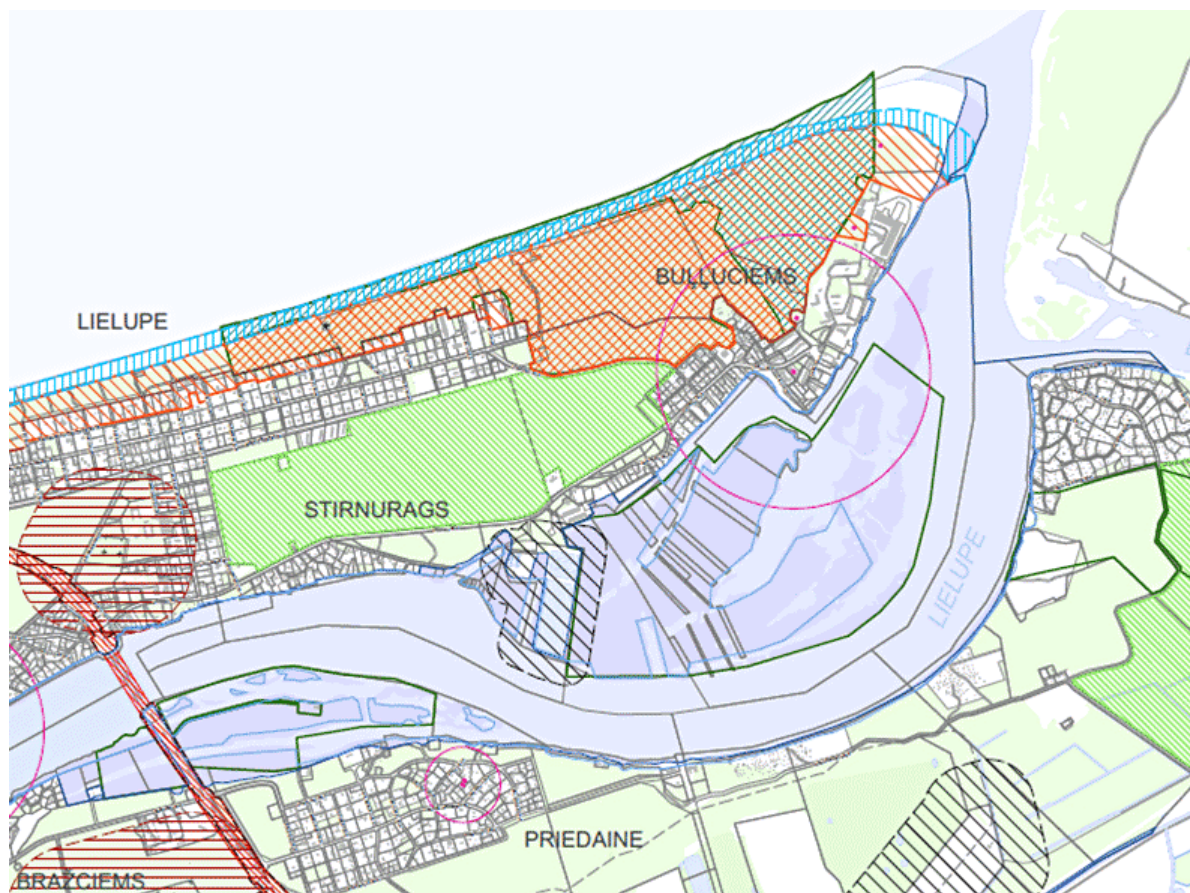
Lielupes un krastmalas izmantošanu, saimnieciskās darbības ierobežojumus Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes daļā regulē Jūrmalas pilsētas domes 2012.gada 19.jūlija saistošie noteikumi Nr.27 „Par Jūrmalas pilsētas administratīvajā teritorijā ietilpstošās Lielupes daļas izmantošanu”.¹²⁷

Noteikumi nosaka, ka ostu un piestātņu teritorijās ir aizliegta zemūdens niršana ar akvalangiem, izņemot, ja niršana saistīta ar speciālu darbu veikšanu. Speciālu darbu veikšanas vietā (niršanas vietā) jāveic kuģošanas līdzekļu satiksmes dalībnieku brīdināšana.

¹²⁶ <http://www.jpd.gov.lv/docs/i12/l/i120669.htm>

¹²⁷ <http://www.likumi.lv/doc.php?id=251536>

3.pielikums „Apgrūtinājumi Jūrmalas ostas teritorijā”



VIDES UN DABAS RESURSU AIZSARDZĪBAS AIZSARGJOSLAS

Rīgas jūras līča piekrastes aizsargjosla

- Ierobežotas saimnieciskās darbības josla
- Krasta kāpu aizsargjosla
- Jūras aizsargjosla

- Virszemes ūdensobjekta aizsargjosla
- Aizsargjosla ap purvu

Aizsargjosla ap ūdens ņemšanas vietu*

- Stingrā režīma aizsargjosla
- Bakterioloģiskā aizsargjosla
- Ķīmiskā aizsargjosla
- Meža aizsargjosla ap pilsētu

EKSPLOATĀCIJAS AIZSARGJOSLAS

- Aizsargjosla gar dzelzceļu
- Navigācijas tehniskais līdzeklis "Būļuciema bāka", tā aizsargjosla

SANITĀRĀS AIZSARGJOSLAS

- Aizsargjosla ap kapsētu
- Aizsargjosla ap atkritumu izgāztuvi un notekūdeņu attīrīšanas ietaisēm

DROŠĪBAS AIZSARGJOSLAS

- Aizsargjosla gar dzelzceļu, pa kuru pārvadā naftu, naftas produktus, bīstamas ķīmiskas vielas un produktus
- Drošības aizsargjosla ap maģistrālo gāzesvadu un GRS "Sloka"

- Īpaši aizsargājama dabas teritorija
- dabas lieguma zona
- ainavu aizsardzības zona
- dabas parka zona
- neitrālā zona

- Rīgas jūras līča piekrastes būvlaide
- Tauvas josla
- Aplūstošā teritorija

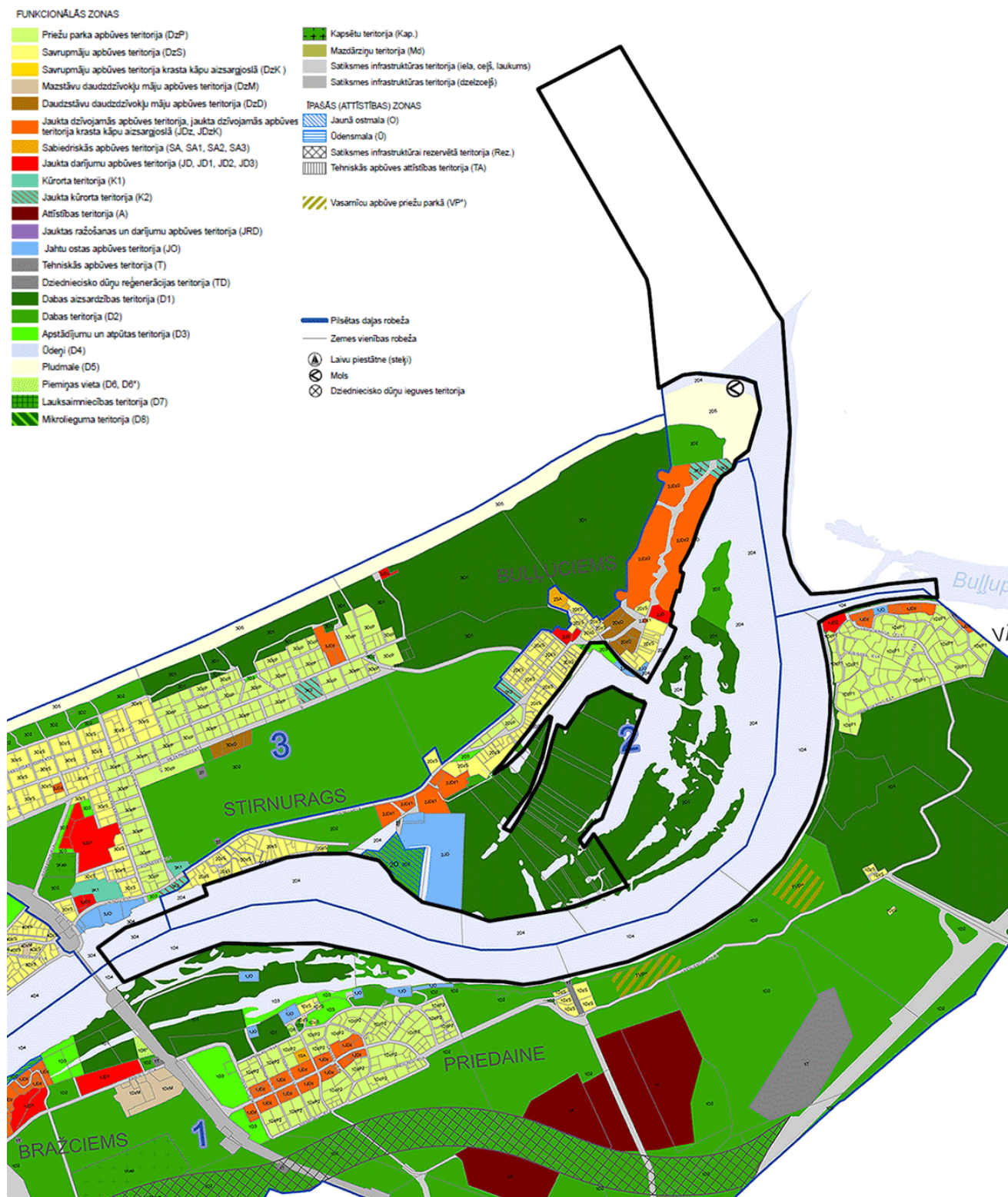
Avots: Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums 2009.-2022.gadam

4.pielikums „Nekustamo īpašumu sadalījums pēc piederības Jūrmalas ostas teritorijā”



Avots: Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums 2009.-2022.gadam

5.pielikums „Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana Jūrmalas ostā”



Avots: Jūrmalas pilsētas teritorijas plānojums 2009.-2022.gadam

6.pielikums „Tipiskākie burāšanas maršruti Baltijas jūras reģionā”

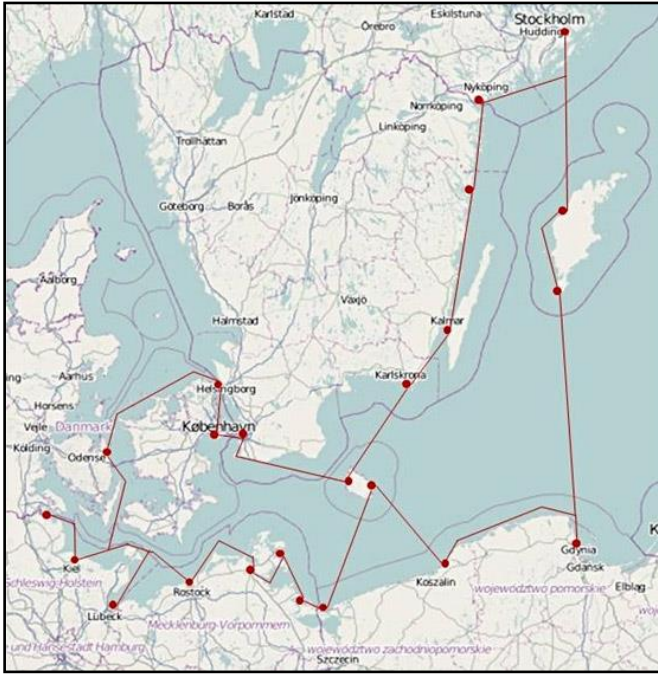
Maršruts	Apraksts
Baltijas jūras apceļošanas maršruts	Tipisks Baltijas jūras apceļošanas maršruts (turp un atpakaļ) var ilgt apmēram 40-45 dienas,¹²⁸ t.sk. ietverot apstāšanos no 12 līdz 15 ostās. Vidējais burāšanas laiks jūrā ir apmēram no 15 līdz 17 dienas un 2 dienas tiek pavadītas katrā pieturas ostā. Aktivākā burāšanas sezona reģionā ir no jūnija līdz septembra beigām.  Tipiska Baltijas jūras apceļošanas maršruta piemērs Vairumā gadījumu¹²⁹ ceļojums sākas no Stokholmas ostas vai Vācijas Baltijas jūras piekrastē, iebraucot Baltijas jūrā caur Ķīles kanālu, kas pazīstams arī kā <i>Nord-Ostsee-Kanal</i>. Šādā Baltijas jūras apceļošanas maršrutā kā pieturvietas tiek iekļautas divas ostas Vācijā,¹³⁰ Gdiņa vai Gdaņska Polijā, Klaipēda Lietuvā, Liepāja un Ventspils Latvijā (Rīga pēc izvēles), Tallina Igaunijā, pēc izvēles Sanktpēterburga Krievijā, Helsinki un Mariehamna Somijā, kā arī Stokholma, Borgholma un Karlskrona Zviedrijā. No šāda maršruta laika taupīšanas nolūkā dažreiz tiek izlaistas Sanktpēterburgas un Rīgas ostas.
Maršruts „A”: Baltijas jūras rietumu loks	Atpūtas laivu satiksme Baltijas jūras rietumu daļā ir visblīvākā reģionā. Ļoti daudz vienas dienas un nedēļas nogales atpūtas laivu braucieni tiek reģistrēti ne tikai starp jahtu ostām Vācijā, Dānijā un Zviedrijā, bet arī gar piekrasti, kā arī starp daudzajām mazajām Dienvidzviedrijas salām un ap Stokholmu. Tipisks Baltijas jūras rietumu maršruts (loks), kāds tas ir atspoguļots attēlā zemāk, var ilgt aptuveni 14-21 dienu,¹³¹ t.sk. ietverot apstāšanos ~20 ostās. Vidējais burāšanas laiks jūrā ir apmēram 8 līdz 14 dienas ar maksimālo uzturēšanos viena diena katrā ostā. Burāšanas aktivitātes, atkarībā no laika apstākļiem, tiek reģistrētas galvenokārt no aprīļa līdz oktobrim.

¹²⁸ Piezīme: vidējais ātrums – 6 mezgli, kopējais maršruta garums ~2 200 jūras jūdzes

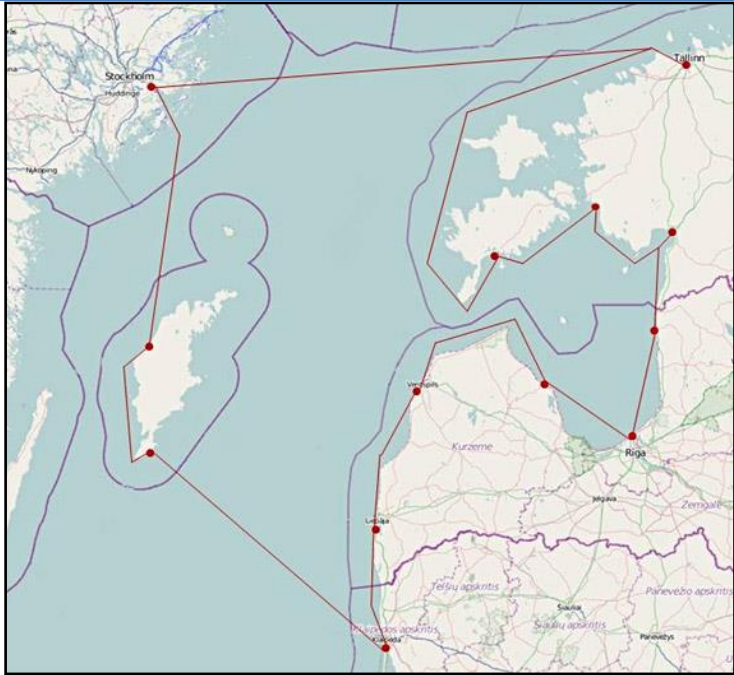
¹²⁹ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes un dažādiem jahtotāju interneta forumiem

¹³⁰ Parasti tādās ostās kā Flensburga (Flensburg), Ķīle (Kiel), Heiligenhāfena (Heiligenhafen), Holšteina Noištate (Neustadt in Hosten), Travemünde (Travemünde), Vismāra (Wismar), Rostoka (Rostock), Bartha (Barth) vai Stralsunda (Stralsund).

¹³¹ Piezīme: vidējais ātrums – 6 mezgli, kopējais maršruta garums ~1 800 jūras jūdzes

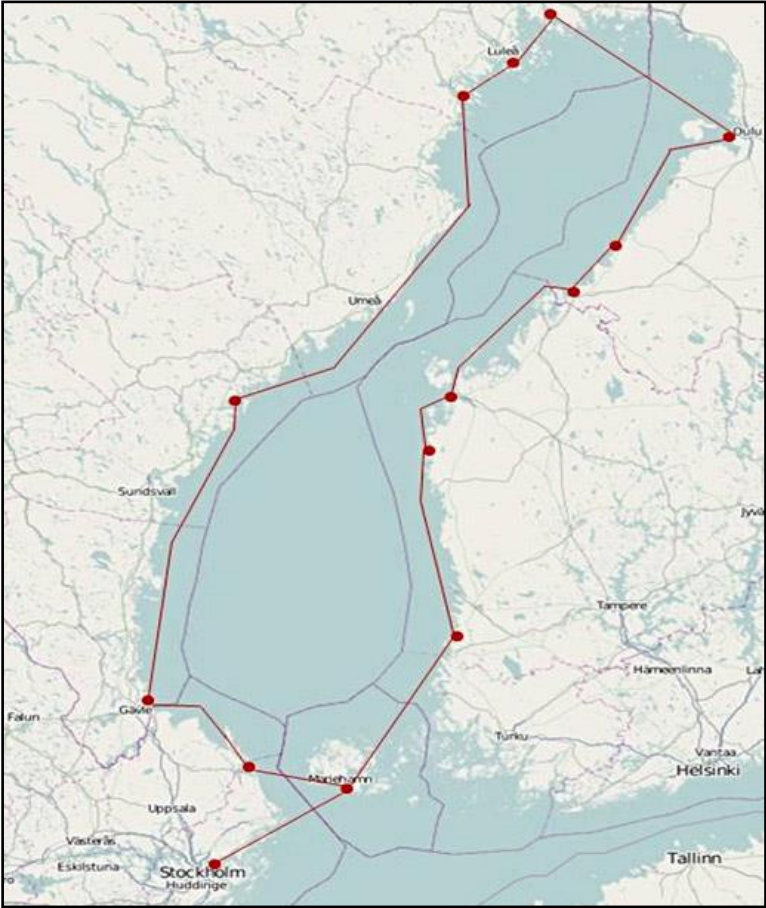
Maršruts	Apraksts
	 Baltijas jūras rietumu loka maršruts Baltijas jūras rietumu loka maršrutā¹³² populārākās jahtu ostas Baltijas jūrā Vācijā ir Flensburga (<i>Flensburg</i>)/Sonderborga (Dānija), Ķīle (<i>Kiel</i>), Lībeka (<i>Lübeck</i>), Heiligenhāfena (Heiligenhafen), Rostoka (Rostock), Stralsunda (Stralsund), Zasnica (Sassnitz) un Kroslina (Kröslin); Polijā – Svinoujsce (Swinoujście), Svaneke (Dānija), Darlovko (Darłowo) un Gdiņa; Zviedrijā – Ronehamna (Ronehamn) vai Burgsvika (Burgsvik) un Visbija Gotlandē, Stokholma, Ničepinga (Nyköping), Vastervika (Västervik), Oskarshamna (Oskarshamn), Kalmāra (Kalmar) vai Bornholma (Bornholm), kā arī Karlskrona, Hasle (Dānija), Malme (Malmö), Kopenhāgena (Dānija), Helsingborga un Odense (Dānija). Ir novērojama tendence, ka laivas uzturas vidēji 2-3 dienas tādās vietās kā Stokholma, Kopenhāgena un Lībeka, un dažkārt tikai pusi dienas mazākās ostās. Turklāt daudzās populārākajās pieturvietās laivas tiek izmantotas arī lai veiktu vietējos apskates izbraucienus.
Maršruts „B”: Baltijas valstu loks	Tipisks Baltijas valstu loka maršruts, kāds tas ir atspoguļots attēlā zemāk, var ilgt aptuveni 14-21 dienu, t.sk. ietverot apstāšanos ~10 ostās. Vidējais burāšanas laiks jūrā ir apmēram 8 līdz 10 dienas ar vidējo uzturēšanos 1 līdz 3 dienas katrā ostā. Šis maršruts ir īpaši populārs tūrisma sezonā, t.i. no jūnija līdz septembrim.

¹³² SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes un dažādiem jahtotāju interneta forumiem

Maršruts	Apraksts
	 Baltijas valstu loka maršruts¹³³ Lielākoties burāšana sākas Stokholmā, Gotlandes vai kādā citā Zviedrijas ostā. Braucot uz Baltijas valstīm parasti tiek apmeklēta Klaipēda Lietuvā, Liepāja, Ventspils, Roja, Salacgrīva un Rīga Latvijā, kā arī Pērnavā, Virtsu, Roomassare un Tallina Igaunijā. Tādās ostās kā Stokholma, Rīga un Tallina ceļotāji uzturas ilgāk, veicot vietējos apskates izbraucienus (ekskursijas).
Maršruts „C”: Zviedrijas – Krievijas loks	Otra blīvākā atpūtas laivu satiksme BJR ir novērojama Zviedrijas līdz Krievijas lokā, kuru veido vienas dienas vai nedēļas nogales braucieni ap Stokholmu, starp Stokholmu un Mariehamn, kā arī starp Tallinu un Helsinkiem. Tipisks Zviedrijas-Krievijas loka maršruts, kāds tas ir atspoguļots attēlā zemāk, var ilgt aptuveni 10-14 dienas, t.sk. ietverot apstāšanos ~ 8 ostās. Vidējais burāšanas laiks jūrā ir apmēram 6 līdz 7 dienas ar vidējo uzturēšanos 1 līdz 2 dienas katrā ostā. Aktivākā sezona parasti ilgst no jūnija līdz septembrim.  Zviedrijas–Krievijas loka maršruts¹³⁴

¹³³ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes un dažādiem jahtotāju interneta forumiem

¹³⁴ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes un dažādiem jahtotāju interneta forumiem

Maršruts	Apraksts
	Šajā maršrutā populārākās jahtu ostas ir Stokholma un Nortalje (<i>Norrtälje</i>) Zviedrijā, Mariehamna, Turku, Helsinki un Kotka Somijā, kā arī Sanktpēterburga Krievijā un Tallina Igaunijā. Atkarībā no ceļotāju vēlmēm, ceļojums bieži tiek pagarināts laika ziņā, kā rezultātā jahtas bieži uzturas trīs dienas katrā ostā, veicot vietējos tūrisma braucienus.
Maršruts „D”: Botnijas līča loks	Tipisks Botnijas līča loka maršruts, kāds tas ir atspoguļots attēlā zemāk, var ilgt aptuveni 21-30 dienas,¹³⁵ t.sk. ietverot apstāšanos ~16 ostās. Vidējais burāšanas laiks jūrā ir apmēram 12 līdz 14 dienas ar vidējo uzturēšanos viena diena katrā ostā. Atkarībā no laika apstākļiem, „pīķa” sezona šajā maršrutā ir laikā no jūlija līdz septembrim.  Botnijas līča loka maršruts¹³⁶ Parasti ceļojums sākas Stokholmā vai Mariehamnā (Somija) un maršrutā ir iekļautas tādas Zviedrijas ostas kā Grisslehamna (<i>Grisslehamn</i>), Gavle (<i>Gävle</i>), Bohnhamna (<i>Böhhhamn</i>), Bartahamna (<i>Bartahamn</i>) vai Ornskoldsvika (<i>Örnsköldsvik</i>), Ūmeo (<i>Umeå</i>), Pitea (<i>Piteå</i>), Lulea (<i>Luleå</i>), kā arī Kaliksa (<i>Kalix</i>). Savukārt līča Somijas pusē tiek apmeklētas tādas ostas kā Oulu, Kalajoki, Kokkola, Vāsa (<i>Vaasa</i>), Kaskinena vai Kristīnestade un Rauma. Ņemot vērā milzīgo salu skaitu un pievilcīgo ainavu, jo īpaši Zviedrijas krastā, atpūtas laivas salīdzinoši stingri pieturas pie maršruta un ilgi neuzturas ostās.

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” apkopojums

¹³⁵ Piezīme: vidējais ātrums – 6 mezgli, kopējais maršruta garums ~1 550 jūras jūdzes

¹³⁶ SIA „NK Konsultāciju birojs” iegūtie dati no AIS-FleetMon kuģu novērošanas sistēmas datu bāzes un dažādiem jahtotāju interneta forumiem

7. pielikums „Pieejamais serviss Latvijas, Igaunijas un Lietuvas valstu jahtu ostās”

[illegible]

[illegible]

Osta	Aptieka																																									
	Atkritumu apsaimniekošana	Banka	Publiskā pirts	Autoosta	Dzīviele	Dzērmais ūdens	Elektrība	Enkurnvīeta	Informācija	Internets	Izkāides vietas	Jachas izceļšana	Krāns	Laivu aprīkojums	Medicīniskā palīdzība	Ostas pārvalde	Pasta kaste	Pasta nodāja	Pasu kontrole	Propane	Dzelzeļa stacija	Remonts/ mehāniks	Sabiedriskā ēdināšana	Sauna	Dūša	Telefons	Tualetes	Tualetes izpumpēšana	Trešiera piebrauktuve	Velkajs	Jachtu mazgāšana	Veļas mazgāšana	Viesnīca	Sliktas mantu glabātuves	Uzglabāšana ziemā	WiFi	Apsardze	Taksometrs				
Montu																																										
Veere																																										
Triigi																																										
Orissaare																																										
Seemina																																										
Orjaku																																										
Soru																																										
Kalana																																										
Korgessaare																																										
Lehtma																																										
Suursadam																																										
Haapsalu																																										
Sviby																																										
Dirhami																																										
Nova																																										
Vaike-Pakri																																										
Lohusalu																																										

[illegible]

[illegible]

8.pielikums „Atpūtas laivu aktivitāte reģiona ostās”

Tabulā zemāk sniegtas aplēses par atpūtas laivu ienācienu skaitu izvēlētajās reģiona ostās, kas balstītas uz pieejamiem datiem un atpakaļejošām prognozēm.

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Vidējais pieaug. gadā
6524	6918	7326	7830	8401	9097	10029	10930	10332	8693	9108	9811	9976	3.6%
2516	2657	2814	3010	3179	3431	3740	3990	3841	3358	3456	3712	3818	3.5%
1233	1302	1379	1475	1558	1681	1833	1955	1882	1645	1693	1819	1871	3.5%
363	382	403	430	452	486	528	560	542	478	491	524	539	3.3%
370	391	415	445	470	508	555	593	570	497	512	550	567	3.6%
285	301	320	342	362	392	427	457	439	382	394	424	436	3.6%
220	233	247	264	280	302	330	353	339	296	304	328	337	3.6%
45	48	50	54	57	62	67	72	69	60	62	67	68	3.5%
3327	3604	3899	4235	4664	5199	5860	6499	6255	4997	4946	5255	5590	4.4%
1664	1802	1950	2118	2332	2600	2930	3250	3128	2499	2473	2628	2795	4.4%
1121	1099	1327	1339	1439	1496	1521	1489	1535	1669	1643	1689	1750	3.8%
328	346	368	394	416	450	491	525	505	440	453	487	502	3.6%
116	193	138	208	258	353	496	668	588	211	204	244	294	8.1%
99	164	117	177	219	300	422	568	500	179	173	207	250	8.1%

Avots: SIA „NK Konsultāciju birojs” balstoties uz Igaunijas ostu statistiku, ostu mājaslapām