

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA

9. starptautiskā konference

UDENS TRANSPORTS  
UN INFRASTRUKTURA  
2007

9<sup>th</sup> International Conference

MARITIME TRANSPORT  
AND INFRASTRUCTURE  
2007

RĪGA,  
2007. GADA 19.-20. APRĪLIS

## PRĀMJU SATIKSME NO LATVIJAS OSTĀM, LĪDŽŠINĒJĀ PIEREDZE UN ATTĪSTĪBAS PERSPEKTĪVAS

### FERRY SERVICE FROM LATVIAN PORTS, PREVIOUS EXPIERIENCE AND DEVELOPMENT PROSPECTS

**Roberts Gailītis\*, Antons Ikaunieks \*\***

*\*Latvijas Jūras akadēmija, Flotes iela 5B, Rīga LV- 1016, Latvija,  
e-pasts: tenorsax@inbox.lv*

*\*\* SIA „Rīgas Kuģniecība”, Skaistkalnes iela 15a, Rīga, LV – 1004, Latvija,  
e-pasts: Antons.Ikaunieks@rigashipping.lv*

#### **Annotation**

*The article is based on the investigations carried out by the Association of Ports of Latvia about ferry service, different types of information, statistical data of the Central Statistics Board of the Republic of Latvia and different viewpoints of maritime professionals of the industry. The theme has become more urgent nowadays as the European Union has given priority to the policy aimed at relieving European motorways of freight by implementing a project "Motorways of the Seas".*

#### **Anotācija**

*Raksts ir tapis, par pamatu ņemot 2003. gada Latvijas Ostu padomes pētījumus par prāmju satiksmi un dažāda veida informāciju un statistikas datus no Latvijas Republikas Centrālās statistikas pārvaldes, kā arī, izmantojot nozares speciālistu viedokļus. Šis temats ir kļuvis aktuāls laikā, kad Eiropas Savienība aktualizē politiku, kuras mērķis ir atbrīvot Eiropas ceļus no autokravām, īstenojot projektu „Jūras transporta maģistrāles”.*

#### **Ievads**

Latvijas ostās ir vāji attīstīta pasažieru apkalpošanas infrastruktūra, kas neļauj pienacīga kvalitātē un pietiekami ātri apkalpot nedz regulāro prāmju līniju, nedz kruīzu kuģu pasažierus. Tas neveicina tūrisma un prāmju satiksmes attīstību [1]. Politiskais klimats prāmju satiksmei ES līmenī ir pozitīvs. Skatoties nedaudz atpakaļ, 2001. gadā sākās kustība, tika ierosināti jautājumi par prāmju satiksmi. Satiksmes ministrijā tika izveidota darba grupa, kuras uzdevums bija izstrādāt risinājumus prāmju satiksmes vienkāršošanai. Darba grupa apmeklēja vairākas ES ostas, lai iepazītos ar prāmju satiksmi Eiropā, un kā prāmju satiksmes problēmas tiek risinātas tur. Tika izpētīts, kāda veida atbalsts tiek sniegts Ķīles, Klaipēdas, Lībekas, Tallinas ostās. Salīdzinātas problēmas un to risinājumi. 2003. gadā Ostu padomes sekretariāts izstrādāja pētījumu „Prāmju satiksme Latvijā”, tomēr aktīva attīstība nesekoja – prāmju līniju skaits salīdzinot ar to laiku nav palielinājies. Latvijā 2003. gadā darbojās septiņas prāmju līnijas, bet uz 2007. gada 1. februāri darbojas 6 prāmju līnijas, plus viena sezonāla rakstura prāmju līnija starp Ventspili un Sāremā salu.

Rakstā ir analizēta patreizējā situācija, un raksturotas galvenās problēmas prāmju satiksmē Latvijā, salīdzinot prāmju un kruīzu kuģu satiksmi Rīgas, Tallinas un Klaipēdas ostās.

## 1. Prāmju satiksme Latvijā šodien

Regulāra prāmju satiksme Latvijā mūsdienās notiek no 2 ostām – Rīgas un Ventspils, kurās strādā 4 prāmju līniju operatori.

### 1.1. Prāmju līnijas Rīgā:

1. No 2006.gada 6.aprīļa AS „Tallink” nodrošina pasažieru pārvadājumus maršrutā Rīga – Stokholma, kursē katru otro dienu.
2. DFDS Tor Line prāmji nodrošina kravas-pasažieru pārvadājumus maršrutā Rīga- Lībeka, kursē 2 reizes nedēļā.

### Operatoru apraksts:

AS „Tallink” ir vadošais prāmju pārvadājumu nodrošinātājs starp Igauniju un Somiju, Igauniju un Zviedriju, kā arī Latviju un Zviedriju. Igaunijas lielākā pasažieru pārvadājumu kompānija „AS Tallink Grupp”, kas 2006. gada vasarā iegādājās konkurējošo prāmju līniju "Silja Line" (līderi maršrutā starp Somiju un Zviedriju), ir kļuvusi vadošā kruīza ceļojumos un pasažieru pārvadājumos maršrutos starp Igauniju, Somiju, Vāciju, Latviju un Zviedriju un par būtisku kravu pārvadātāju Baltijas jūrā.

DFDS Tor Line ir Ro-Ro, Ro-Pax un Lo-Lo līniju operators, kas pamatā darbojas Ziemeļu un Baltijas jūrās. Mātes uzņēmums DFDS A/S ir dibināts 1866. gadā. DFDS Tor Line filiāles ir izvietotas Zviedrijā, Norvēģijā, Lielbritānijā, Nīderlandē, Beļģijā, Vācijā, Latvijā un Lietuvā. Nesen DFDS Tor Line savā īpašumā ieguva AB Lisco Baltic Service uzņēmumu un 66% DFDS Lys-Line akciju. 53 kompānijai piederošie Ro-Ro, Lo-Lo, daudzfunkcionālie un Ro-Pax kuģi nodrošina satiksmi 8 līnijās, 19 dažādās tirgus zonās. Apmēram 70% no pārvadājamo kravu nomenklatūras veido treileri, savukārt, pārējie uzņēmuma kuģi tiek izmantoti liela apjoma rūpniecisko kravu pārvadāšanai loģistikas transporta sistēmās. DFDS Tor Line pārvadājumu apjoms gadā sasniedz 7,5 miljonus līnijmetru, nodrošinot uzņēmumam apgrozījumu 28, 3 miljonu latu apjomā.

### 1.2. Prāmju līnijas Ventspilī:

Pašlaik Ventspils brīvosta apkalpo trīs regulāras prāmju līnijas un vienu sezonāla rakstura prāmju līniju.

Prāmju operators Scandlines nodrošina regulāru satiksmi šādās līnijās:

1. Ventspils – Nīneshamna, 5 reizes nedēļā,
2. Ventspils – Karlshamna, 3 reizes nedēļā,
3. Ventspils – Rostoka, 4 reizes nedēļā,

Operators SSC Ferries no maija līdz septembrim nodrošina prāmja darbību līnijā

4. Ventspils – Mīntu, kursē 6 reizes nedēļā.

### Operatoru apraksts:

Scandlines – viens no Baltijas jūras dienvidu daļas lielākajiem prāmju satiksmes operatoriem ar 12 prāmju līnijām starp Dāniju, Vāciju, Zviedriju un Baltijas valstīm. Pasažieru un kravas pārvadājumu tirgus palīdzēja kompānijai Scandlines izveidoties par vienu no efektīvākajām

ceļotājiem atpūtas un biznesa vajadzībām, bet arī lielas iespējas tūrisma un kravu pārvadājumu aģentūrām un dzelzceļa kompānijām.

SSC Ferries – 2005. gada martā Sāremā kuģu kompānija (Saaremaa Laevakompanii) nodibināja meitas uzņēmumu SLK Ferries OÜ, kas šobrīd ir reģistrēts Latvijā, lai sāktu internacionālu projektu un apkalpotu prāmja līnijas. Pirmā jaunā prāmja līnija ir Mintu - Ventspils, kura tika atklāta 2005. gada maijā. Uzņēmums pieder Sāremā kuģu kompānijai. No 2006. gada 14. februāra prāmju līnijas Ventspils – Sāremā operātoru „SLK Ferries“ nosaukums mainīts uz „SSC Ferries“, kas ir saīsinājums no Saaremaa Shipping Company.

### 1.3. Statistika par mobilo kravu (ro–ro kravu) un pasažieru apgrozību Latvijā un salīdzinājums ar Klaipēdas un Tallinas ostām

2006. gadā Latvijas ostās izkrāva 1 milj. t mobilo kravu. Šo saņemto kravas veida apjoms palielinājies par 22.5%, salīdzinot ar 2005. gadu (1. tabula).

1. tabula

#### Nosūtītās un saņemtās mobilās kravas Latvijas ostās (tūkst. t)

	2005.gads.	2006.gads	2006.g. pret 2005.g. (%)
mobilās kravas (roll-on/roll-off)	790.9	968.6	122.5

2006. gadā Ventspils ostā trīs reizes pieaudzis nosūtīto mobilo kravu apjoms. Saņemto mobilo kravu apjoms, salīdzinot ar 2005.gada divpadsmit mēnešiem, palielinājies 3.1 reizi [2].

Ja ņem SSC Ferries datus par prāmju līnijas darbu 2006. gadā, tā ir bijusi veiksmīga: SSC Ferries apkalpotajā prāmja līnijā starp Sāremā salu un Ventspils pilsētu sezonas laikā, kas ilga no maija līdz septembrim, pārvadāti 17 555 pasažieri un 3337 transporta vienības. Salīdzinoši tas ir par 2432 pasažieriem un 365 transporta vienībām vairāk kā iepriekšējā sezonā.

Pārkrauto kravu apjoms Liepājas ostā ir samazinājies. Daļēji to ietekmēja kuģu aģenta darbības vietas maiņa no Liepājas ostas uz Ventspils ostu [2].

Kruīza kuģu skaits veido tikai nelielu daļu no visiem kuģiem, kas tiek apkalpoti Rīgas ostā, apmēram 2 procentus, no kopējā kuģu skaita (2. tabula). Lielāko daļu no ostā ienākošajiem kruīza kuģiem apkalpo Rīgas ostas pasažieru terminālis. Statistikas datus var redzēt kruīzu kuģu skaita pieaugumu 2003. gadā, kad Rīgā notika burinieku regate, kas arī izsauca tūristu pieplūdumu, un tādejādi arī kruīzu kuģu skaita palielināšanos. Tomēr pēdējos gados, to skaits samazinās (2. tabula). Latvijas tūrisma speciālisti uzsver, ka kruīzu kuģu skaits Rīgas ostā samazinās ostas augsto maksu dēļ.

2. tabula

#### Rīgas ostas darbība un kruīza kuģi tajā

Gads	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.
Kopējais kuģu skaits	4024	3874	4207	4394	4568	4124	3648
Kruīza kuģu skaits	39	41	96	124	107	83	58

Pārvadāto cilvēku skaits ir pieaudzis, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem. 2002. gadā ir vērojams straujš kāpums (3. tabula), - tas sasaistīts ar prāmju satiksmes atjaunošanu Rīgas

ostā, kad A/s Rīgas Jūras Līnija uzsāka prāmja satiksmi Rīga – Stokholma 2002. gada 25. aprīlī un darbojās šajā biznesā līdz 2005. gadam, kad bankrotēja, kas arī redzams pāravadāto pasažieru kopējā daudzumā. Pateicoties 2006. gada 2.ceturksnī atkal atjaunotajai prāmja satiksmei ar Zviedriju, Rīgas pasažieru ostā aizvadītajā gadā pasažieru apgrozība ir palielinājusies. Pērn Rīgas pasažieru ostā iebrauca un izbrauca 246.9 tūkst. pasažieru, kas ir par 26.5% vairāk nekā 2005. gadā.. No kopējās pasažieru apgrozības ostā ar prāmju satiksmi iebrauca un izbrauca 165.2 tūkst. pasažieru, bet 81, 7 tūkst. bija kruīza kuģu pasažieri (3. tabula).

3. tabula

**Pasažieru skaits Rīgas ostā, pēdējos 6 gados (tūkst. cilvēki)**

Gads	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2006/ 2005%
Kopējais pasažieru skaits	60,6	51,1	156,8	278,0	229,4	195,2	246,9	26,5%
Kruīza kuģu pasažieri	34,3	39,0	120,7	180,2	124, 8	96, 2	81,7	-15,1%
Kruīzu pasažieru skaita attiecība pret kopējo pasažieru skaitu	56,6%	76,3%	76,9%	64,8%	54,4%	49,3%	33,0%	

Pēc statistikas datiem var redzēt, ka kruīzu kuģu pasažieru skaits pēdējos gados, samazinās. Iemesls tam ir vienkāršs – samazinās ienākušo kruīza kuģu skaits Rīgas ostā (2. tabula). Tomēr, rēķinot kruīzu kuģu pasažieru attiecību pret kuģu skaitu, var secināt, ka ostā ienāk aizvien ietilpīgāki kruīzu kuģi, salīdzinot ar kuģiem dažus gadus atpakaļ.

Lai gan, salīdzinot ar 2003. gadu, nākamajos gados vidējais kruīzu pasažieru skaits ir samazinājies, tomēr var redzēt, ka 2005. gadā šis skaitlis ir palicis gandrīz tieši tāds pats kā 2004. gadā (4. tabula). Var secināt, ka 2005. gadā Rīgas ostā ienākuši apmēram tāda paša izmēra, pasažieru ietilpības kuģi, bet 2006. gadā vidējais pasažieru skaits palielinās, kas norāda, ka ar vienu kuģi atbrauc vairāk cilvēku, var secināt, ka tūristu pieplūdums Rīgā palielinās.

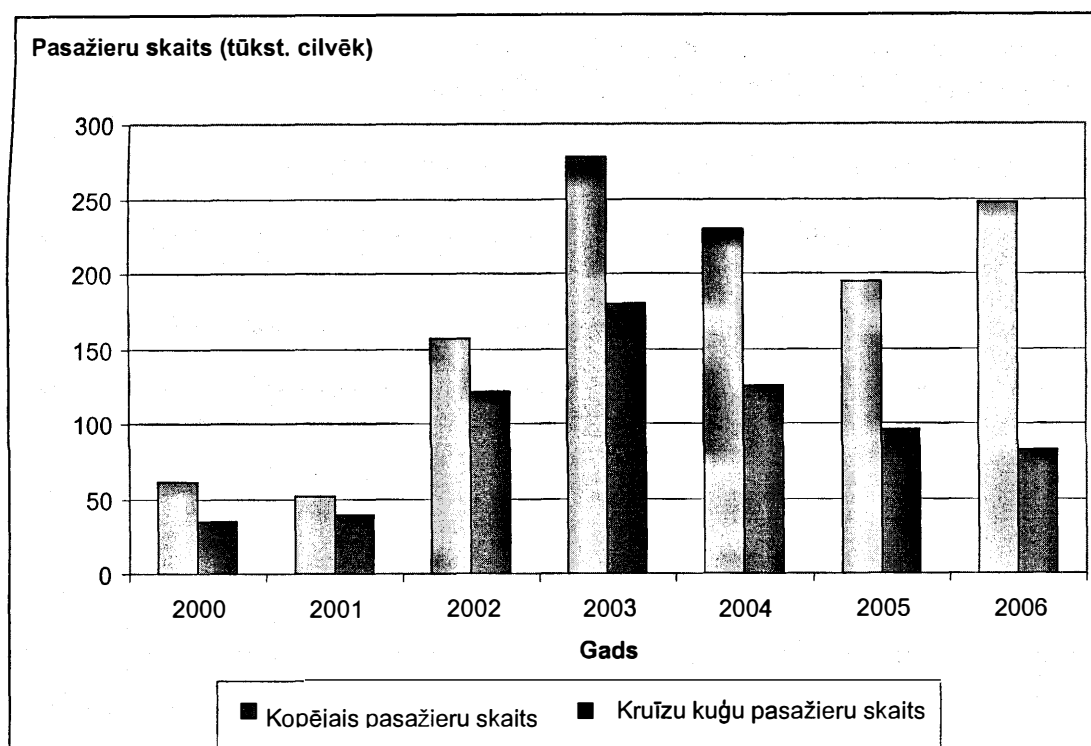
4. tabula

**Vidējais kruīzu pasažieru skaits uz viena kuģa Rīgas ostā**

Gads	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Vidējais pasažieru skaits	882	952	1258	1454	1167	1160	1410

Pēc šī grafika (1.att.) un iepriekšējo datu aplūkošanas var secināt, ka pasažieru skaits, kuri izmanto prāmju satiksmi, lielākoties ir atkarīgs no prāmju līnijas Rīga – Stokholma darbības. Nebija pieejama informācija Ventpils ostas mājas lapā, vai Centrālās statistikas pārvaldes datu bāzē par pāravadāto pasažieru skaitu 2006. gadā Ventpils ostā, bet salīdzinot ar Rīgu, Ventpils pāravadāto pasažieru skaits ir daudz mazāks apmēram 20 reizes. (8. tabula)

No Liepājas regulāra prāmju satiksme nenotiek.



1. att. Pasažieru skaits Rīgas ostā pa gadiem

Ventspils osta līdz pat 2004. gadam dažus kruīzu kuģus apkalpoja. Šobrīd gan vairs kruīzu kuģi ostā neienāk, kā to var redzēt 5. tabulā. 2006. gadā kruīzu kuģu ienākšana Ventspils brīvpostā nebija plānota.[3] 2003. un 2004.gadā, kad Ventspils ostā pietauvojās kruīzu kuģi, to skaits bija vienāds. Taču 2004. gadā pasažieru skaits palielinājās (5. tabula). Iemesls tam varētu būt gan tas, ka ik gadu pasaulē kruīzu braucienos dodas arvien vairāk cilvēku, gan arī tas, ka kruīzu kuģi paliek lielāki un šie faktori arī ietekmē to, cik pasažieri kopā ar šiem trīs kruīzu kuģiem apmeklēja Ventspili. Tādējādi var secināt, ka 2003. gadā vidēji ar vienu kuģi ieradās 270 pasažieri, bet 2004. gadā – 287 pasažieri.” [3]

5. tabula

#### Kruīzu kuģu un pasažieru skaits Ventspilī

Gads	2003	2004	2005	2006
Kruīzu kuģu skaits	3	3	0	0
Pasažieru skaits	811	862	0	0

Kruīzu kuģi Ventspils un Liepājas ostu pēdējo gadu laikā nav apmeklējuši, kaut arī bija plāni, ka Liepāja varētu tikt iekļauta, kruīzu maršrutā [4].

#### Klaipēdas osta

Tā kā mobilo kravu daudzums ir uzrādīts vienībās, nevis tonnās ir grūtāk salīdzināt šos datus, bet pieņemot, ka vidēji visu vienību masa ir lielāka par 4,9 tonnām, kas padarītu salīdzināmos lielumus līdzīgus, var spriest, ka apkalpoto ro – ro kravu daudzums Klaipēdas ostā 2006. gadā ir lielāks kā Rīgas ostā (6. tabula). Pasažieru skaits abās ostās 2006. gadā ir līdzīgs (Rīgā apkalpoja par 6,7 tūkstošiem pasažieru vairāk kā Klaipēdā), bet kruīzu kuģu pasažieru Rīgā ir vairāk, kas liek secināt, ka Klaipēdas ostā ir labāka prāmju līniju darbība, kas nodrošina lielāku regulāro pasažieru plūsmu, un mazāk kruīzu kuģu pasažieri.

6. tabula

**Apkalpotās Ro-Ro , kravas un pasažieru skaits Klaipēdas ostā**

	2005 01-12	2006 01-12	2006 / 2005, %
Mobilās kravas (roll-on/roll-off) (vien.)	165 838	203 226	122.5
Pasažieru skaits, ieskaitot:	214 370	240 198	112.0
Kruīzu kuģu pasažieri	24 107	25 014	103.8

**Tallinas osta**

Kaut arī pēdējo gadu laikā, pasažieru skaits Tallinas ostā nedaudz ir samazinājies, ja salīdzinot 2006. gadā pārkrautās Ro-Ro kravas, Tallinas ostā apstrādāja vairāk kā 3 reizes kravu, nekā visā Latvijā kopā (7. tabula). Apkalpoto pasažieru skaits arī ir ievērojami lielāks nekā Rīgai. Arī kruīzu kuģu pasažieru skaits Tallinā ir gandrīz 4 reizes lielāks kā Rīgas ostā. Tas nozīmē, ka Tallinā ir veiksmīgāks tūrisma mārketinga, kas rada lielāku kruīzu kuģu pasažieru plūsmu, kuri ierodas Tallinas ostā ar kruīza kuģiem.

7. tabula

**Apkalpotās Ro- Ro kravas un pasažieru skaits Tallinas ostā.**

	2005 01-12	2006 01-12	2006 / 2005, %
Mobilās kravas (roll-on/roll-off) (ton.)	3 079,7	3 338,8	8,4
Pasažieru skaits (tūkst.)	7 007,6	6 760,1	-3,5
Kruīzu kuģu pasažieri	306,9	312,8	1,9

Salīdzinot visus datus, ir redzams, ka Tallinas osta ir neapšaubāms līderis starp Baltijas valstu ostām.

**2. Ostu darbība**

Ostas ir svarīgs loģistikas sistēmas elements, jo tajās satiekas jūras transports ar sauszemes un citiem transporta veidiem. Tāpēc ir svarīgi ostas saimniecisko darbību organizēt tā, lai ostu jaudas tiktu saskaņotas ar esošo un perspektīvo sauszemes kravu plūsmu un infrastruktūras attīstību, ņemot vērā alternatīvos kravu transportēšanas virzienus caur citām Baltijas jūras valstu ostām.

Ostas ir arī nozīmīgs finansiālo līdzekļu iegūšanas avots valstij un pašvaldībai, bet ja valsts vara atsvešinās no jūras lietām, ienesīgas biznesa nozares, tad tā ir Latvijas Jūrnieku savienības priekšsēdētāja Antona Vjatera vārdiem, neizdarība, vai galīga neprasme. Tā kā caur ostām iet lielas naudas plūsmas, tad, lai kontrolētu šo plūsmu, pastāv interese kontrolēt ostas darbību un pārvaldi.

Ostas pārvaldes darbību nosaka ostas valde, kas ieceļ arī ostas pārvaldnieku. Rīgas un Ventspils ostas valdes sastāvu nosaka „Likums par ostām”. Rīgas ostas valdē un Ventspils ostas valdē katrā ir astoņi valdes locekļi: četri attiecīgās pašvaldības pārstāvji, kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo ar attiecīgās pilsētas domes lēmumu, un četri — ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides ministra izvirzīti pārstāvji, kurus amatā ieceļ un no amata atbrīvo Ministru kabinets. Rīgas ostas valde un Ventspils ostas valde ir lemttiesīgas, ja to sēdēs piedalās ne mazāk kā seši valdes locekļi, un lēmumu pieņem, ja par to nobalso ne mazāk kā pieci valdes locekļi.[5]

lemttiesīgas, ja to sēdēs piedalās ne mazāk kā seši valdes locekļi, un lēmumu pieņem, ja par to nobalso ne mazāk kā pieci valdes locekļi.[5]

Liepājas ostas pārvaldi nosaka „Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likums”. Liepājas ostas valdes sastāvā iekļauti trīs valsts interešu pārstāvji, kas deleģēti no Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas un Satiksmes ministrijas, trīs Liepājas pilsētas domes pārstāvji un trīs Liepājas uzņēmēju pārstāvji.

Tādejādi – valstī un pašvaldības pie varas esot dažādiem politiskajiem spēkiem, šo pašu spēku pārstāvji atrodas arī ostu valdēs, un rodas situācijas - kad šie spēki nevar savā starpā vienoties, un kavē normālu ostas darbību. Politiskie spēki, esot ostas valdē, var censties pieņemt lēmums savu atbalstītāju interesēs. Atrodoties pie varas dažādiem politiskajiem spēkiem Rīgas ostas pārvaldē, viņu darbība dažus gadus atpakaļ Rīgas ostas pārvaldnieka Leonīda Loginova vārdiem atgādināja savstarpēju „kariņu” – tik daudz dažādu nesaskaņu valdīja. Savstarpējo strīdu un nespējas vienoties dēļ – nenotika attīstību veicinošu lēmumu operatīva pieņemšana, kas veicināja apkārtējo valstu ostu - Tallinas, Klaipēdas attīstību [6].

Salīdzinājumam Tallinas osta ir valsts akciju sabiedrība un visi tās lēmumi atbilst likumiem, kas reglamentē valsts akciju sabiedrību darbību, tāpēc neviens nevar pieņemt ostai neizdevīgus lēmumus kāda tās klienta interesēs. Tas praktiski izslēdz ostas klientu ietekmi caur viņu atbalstītiem politiķiem, kas arī bija galvenais Tallinas ostas prāmjus satiksmes attīstības iemesls.

## 2.1. Rīgas ostas problēmas un attīstības perspektīvas

Rīgas osta ir galvenā pasažieru osta Latvijā. Tomēr Rīgas osta nav pietiekami izmantojusi pasažieru apkalpošanas iespējas, pasažieru satiksme no Rīgas ir neatbilstoša Rīgas kā metropoles un Baltijas valstu centra iespējām.

“Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam” pie sasniedzamajiem rezultātiem transporta nozarē ir minēts: „Veicināta prāmju un kruīza kuģu satiksmes Rīgas ostā” un darbības rezultāti un rezultatīvie rādītāji 2007.-2008. gadā būtu veikti pievedceļu un termināļa projektēšanas darbi, 2009.-2011. gadā tiktu uzbūvēts kruīza kuģu pasažieru terminālis un tam nepieciešamie pievedceļi Rīgas ostā [7].

Rīgas osta plāno investīcijas pasažieru apkalpošanas uzlabošanā. Rīgas Brīvostas pārvalde ir apņēmusies investēt līdzekļus Rīgas Pasažieru ostas terminālī, lai varētu nodrošināt mūsdienīgu pasažieru apkalpošanu, plānots ieguldīt aptuveni vienu miljonu latu.

Galvenās ostas problēmas, kas attiecināmas uz pasažieru un prāmju satiksmi, ir saistītas ar Rīgas ostas Pasažieru termināli, un tā atbilstību prāmja funkciju nodrošināšanai. Var teikt, ka nav problēmu ar pasažieru un automašīnu reģistrāciju un kontroli, jo atbildīgie dienesti laicam ejot ir „sastrādājušies”. Tomēr ir problēmas ar termināla tehnisko nodrošinājumu, joprojām nav pasažieru tiltiņa, un pasažieri ir spiesti uzkāpt un nokāpt uz prāmja „Baltic Regina” pa prāmja rampu. Pēc sarunas ar Tallink pārstāvjiem tika minēts, ka tāds varētu parādīties 2007. gada vasarā. Nav arī peldoša pontona – kas varētu atvieglot nobraukšanu un uzbraukšanu uz kuģa – pie ūdens līmeņa izmaiņām Daugavā, kā arī laukums manevriem ir par mazu un stipri apgrūtināta lielo treileru izbraukšanu un iebraukšanu.

Pēc Rīgas Brīvostas pārvaldnieka Leonīda Loginova teiktā, visu ostas darbību nosaka politika. Valdes locekļu biežās nomainīgas traucē normālam un efektīvam darbam. Atbildot uz jautājumu, kāpēc Rīgas ostai līdz šim neizdodas attīstīt prāmju satiksmi, viņš vairo valsts un Rīgas domes nespēju sadarboties ostas valdē [6].

Viena no pārvaldītāju minētajām problēmā Rīgas ostā ir tā, ka katru gadu tiek apstiprinātas ostas maksu atlaide. Pēc pārvaldītāju domām, būtu jāizveido stabila ilgstoša Ostas maksu atlaižu sistēma, lai pārvaldītājs varētu plānot savus izdevumus vismaz uz pieciem gadiem, nevis „katru gadu lūgt atlaides un uztraukties, vai iedos vai nē”.



## 2.2. Ventspils ostas attīstība

Lai attīstītu jaunus darbības virzienus ro-ro un konteineru kravu apkalpošanā, ir izbūvēta konteineru termināla SIA "Noord Natie Ventspils terminals" 1. kārtā. Termināla jauda ir 150 000 TEU gadā, un tas piedāvā konteineru, ģenerālo un ro-ro kravu pārkraušanas pakalpojumus. Uzņēmums piedāvā arī kravu uzglabāšanas un komplektēšanas iespējas.

Pašlaik Ventspils brīvosta apkalpo četras regulāras prāmju līnijas. Piecas reizes nedēļā ar Ro-Pax tipa prāmi ir iespējams nokļūt uz Zviedrijas pilsētu Nineshāmnu (60km no Stokholmas), bet trīs reizes nedēļā – uz Zviedrijas pilsētu Karlshāmnu. Visiem kravu nosūtītājiem, kas meklē iespējas apgūt Vācijas tirgu, Ventspils osta piedāvā prāmju līniju Ventspils - Rostoka, kurā prāmis kursē četras reizes nedēļā. Savu darbību ir uzsākusi arī sezonāla rakstura prāmju līnija, kas no maija līdz septembra beigām 4 reizes nedēļā nodrošina satiksmi maršrutā Ventspils - Mintu (Sāmsala).

2004.gada beigās Ventspils Brīvostas pārvalde sagatavoja projekta pieteikumu "Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils Brīvostas termināliem" Eiropas Savienības Kohēziju fonda līdzekļu piesaistei. 2005. gada 15. decembrī Eiropas Komisija pieņēma lēmumu par atbalsta piešķiršanu no Kohēzijas fonda projekta realizēšanai. Projekts "Pievadceļu rekonstrukcija Ventspils brīvostas termināliem" paredz dažādus ostas infrastruktūras uzlabojumus. Tā ietvaros Ventspils Brīvostā tiks uzbūvēts jauns prāmju pasažieru apkalpošanas terminālis.

## 3. Līdzšinējā pieredze prāmju satiksmē

Salīdzinot Centrālās Statistikas pārvaldes datus par pārvadātajiem pasažieriem Latvijas lielākajās ostās – Rīgā, Ventpilī un Liepājā - var teikt, ka kopš 1999.gada pārvadāto pasažieru skaits ir ļoti mainījies tieši pa gadiem. Nav bijis vienmērīga pasažieru skaita pieauguma vai krituma (8. tabula).

8. tabula

### Prāmju satiksme Latvijas ostās - Pasažieru apgrozība (iebraukuši un izbraukuši) ostās (tūkst. pasažieru)

	<i>Rīga</i>	<i>Ventspils</i>	<i>Liepāja</i>
1999	75,15	-	-
2000	60,59	2,68	13,31
2001	156,77	8,37	12,36
2002	156,77	7,40	14,79
2003	278,03	8,03	12,16
2004	229,47	11,18	15,53
2005 II	81,37	7,95	7,03

Prāmju satiksmes pieredze arī Rīgas ostā ir bijusi ļoti dažāda, ja atceras notikumus ar prāmju satiksmi līnijā Rīga – Stokholma. No 2000. gada līniju Rīga – Stokholma ir apsaimniekojušas vairākas kompānijas ar dažādiem kuģiem : "Iljičs" , "Rusj" , "Mihails Šolohovs" , "Baltik Kristina" un visbeidzot "Regina Baltica". Visām iepriekšējām firmām darbības mūžs šajā līnijā ir bijis ļoti īss.

Vairāki operatori šajā līnijā bankrotēja, līdz šo līniju pārņēma „Tallink”. Kāpēc – vieni operatori strādā ar zaudējumiem, un citi ar peļņu? Pasaules prakse rāda , ka šādu līniju darbības uzsākšanu ar pozitīvu bilanci plāno tikai pēc triju gadu darbības. Iepriekšējo kompāniju, kuras strādāja līnijā Rīga – Stokholma, manuprāt, galvenais klupšanas akmens bija tieši neveiksmīgais menedžments un nemākulīgā un ne visai godīgā vadība. Prāmju

satiksme no Liepājas ostas vairs nenotiek, kopš 2005. gada oktobra, kad tika pārtraukt regulāra prāmju satiksme. Kopumā vērtējot – līdz šim jūras pasažieru satiksmes organizācija ir bijusi neefektīva. Pārvadāto pasažieru skaits ir salīdzinoši neliels. Var teikt, ka pēdējā laikā Latvijas tranzīta politikā ir iestājusies stagnācija. Tāpēc pēdējā laikā prāmju biznesā nav notikusi vērā ņemama attīstība. Ir nepieciešamie priekšnoteikumi, lai prāmju bizness attīstītos, tomēr prāmju satiksmes attīstīšana ir privātā sektora prerogātīva, kur publiskajam sektoram (ostas pārvalde, pašvaldība) ir tikai veicinoša funkcija (ostas maksu atlaides, administratīvie atvieglojumi utt.). Tomēr tam, ka prāmju bizness ir tādā stāvoklī kā patreiz, ir cēlonis efektivitātes trūkumā – cilvēki komentējot notiekošo, saka, ka Valsts neveicina prāmju satiksmes attīstību.

Kopumā var secināt, ka vāji attīstītā pasažieru ostu infrastruktūra ir bijusi galvenais iemesls ierobežotai regulārās pasažieru prāmju satiksmes attīstībai.

### 3.1. Prāmju satiksmes attīstības ierobežojošie faktori Latvijā

Prāmju satiksmi bremsējošie faktori pamatā ir tie paši, kas kavē arī tranzītbiznesa attīstību:

- 1) Pēc Liepājas ostas pārstāvja Ivo Koliņa teiktā Latvijā, nav tranzītpolitikas. Ir atsevišķi plāni vai dokumenti, kā, piemēram, „Latvijas Nacionālais transporta attīstības plāns 2000. - 2010.”, kas pēc būtības nav nekas cits kā atsevišķu transportā iesaistītu subjektu (ostas, lidosta, dzelzceļš u.c.) individuālu attīstības plānu apkopojums. Vispārējās nostādnes transporta attīstībai ir dotas vienotajā programmā- dokumentā "Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2007. - 2013.", tomēr tās ir tikai vispārējās tēzes.
- 2) Robežu problēma - nesakārtotais robežjautājums ar Krieviju un kravās mašīnu rindas uz Latvijas Krievijas robežas nerada pozitīvu ietekmi gan prāmju satiksmei, gan tranzīta biznesam kopumā. Tomēr, - lai raksturotu šo problēmu, nāktos izpētīt, - cik liela saistība ir prāmju pārvadātājam kravām ar kravām uz robežām.
- 3) Cilvēku resursu trūkums. Trūkst jūrniecības profesionāļu, kas varētu, sadarbojoties ar citām organizācijām, kvalitatīvi risināt prāmju satiksmes jautājumus valsts līmenī.

### 3.2. Kruīzu kuģu satiksmes attīstības ierobežojošie faktori Latvijā

Tūrisma speciālisti Latvijā saka, ka Rīga kruīzu kuģu piesaistes ziņā ir tālu atpalikusi no savām iespējām. [3] kruīzu kuģu skaits Rīgas ostā samazinās ostas augsto maksu dēļ. Tomēr jautājums par Rīgas ostas maksām ir strīdīgs. Ostu maksas palielināšana 2004. gadā izraisīja saasinātu reakciju no dažu kruīzu kompāniju puses. Piemēram, „Viking Line” paziņoja „ja ostas nodevas netikšot samazinātas, uzņēmums lemsot par braucienu anulēšanu” [3]. Rīgas ostas pārvaldes pārstāvji pauž pretēju viedokli, sakot, ka kruīzu kuģiem ir pieejamas ievērojamas atlaides. „Latvijas kuģu brokeru un aģentu asociācijas izpilddirektors Raimonds Toms vienā no avīzes „Dienas bizness” rakstiem gan uzsver, ka „normāli būtu, ja Rīgā vispirms tiktu izveidota atbilstoša infrastruktūra, un tikai tad varētu runāt par pakāpenisku ostu maksu pieaugumu. Katrā ziņā Rīga kruīza kuģu piesaistes ziņā ir tālu atpalikusi no savām iespējām” [3] Tomēr salīdzinot, ostas maksas, kas jāmaksā par vienu pasažieri Rīgas ostā ar to, kas jāmaksā Tallinas ostā sanāk pretēja situācija – jo šīs maksa Rīgā ir mazāka: Rīgas ostā par katru pasažieri jāmaksā 1 EUR. Tallinas ostā jāmaksā 1,33 EUR par pasažieri, un 1,06 EUR par pasažieri uz kruīza kuģa, kurš turpina ceļu ar to pašu kuģi. Pēc Latvijas Jūrnieku savienības priekšsēdētāja Antona Vjatera teiktā, Rīgas ostas maksas nekad nav bijušas no augstākajām, bet ir samērojamas ar citu ostu maksām. Vēl viena lieta, kas kavē kruīza kuģu satiksmes attīstību, ir tūrisma attīstības stratēģijas trūkums Valstī kopumā. Latvija netiek reklamēta kā kruīzu galamērķis, tomēr jāņem vērā fakts, ka cilvēki izvēlas kruīzus pa Baltijas jūru, nevis konkrēti uz Rīgu, tāpēc nākotnē būtu jāveido kopīga Baltijas valstu kruīza piedāvājumu stratēģija.

#### 4. Prāmju satiksmes attīstības perspektīvas

Lai runātu par prāmju satiksmes attīstību ir jārunā arī par tranzīta un tūrisma attīstību Latvijā kopumā.

##### 4.1. Tranzīta attīstība Latvijā

Latvijas ģeogrāfiskais izvietojums pie Baltijas jūras austrumu krasta ar tās neaizsalstošajām ostām un autoceļu un dzelzceļu infrastruktūru, kas lielā mērā veidota Krievijas un citu NVS valstu resursu eksporta un citu preču importa vajadzībām, kā arī mūsdienu loģistikas tendences Eirāzijas telpā kalpo par pamatnosacījumu efektīvu tranzīta pakalpojumu sniegšanai un Latvijas pakalpojumu eksporta palielināšanai, dodot lielu ieguldījumu valsts ārējās tirdzniecības bilances līdzsvarošanā. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru un naftas un naftas produktu cauruļvadu operatoru pakalpojumus. Tie visi darbojas starptautiskās konkurences apstākļos un galvenokārt konkurē ar pārējām Baltijas valstīm, Somiju un Krieviju. Bez tam, tie ir ļoti lielā mērā atkarīgi no valsts ārpolitikas situācijas, attiecībām ar kaimiņvalstīm, nodokļu un muitas tiesību normām, kā arī pārējo robežkontrolē strādājošo dienestu rīcības.

Neraugoties uz to, ka tranzītpakalpojumu daļa nozarē samazinās, tomēr tās īpatsvars ir relatīvi augsts, kas būtiski ietekmē nozares kopējo izlaidi. Ārējā pieprasījuma izmaiņas arī rada galvenās svārstības nozares dinamikā. To pamatā ir Krievijas transporta politika ar mērķi virzīt tranzīta kravus caur savām ostām. Dzelzceļa tarifi Krievijas teritorijā ir divas līdz trīs reizes augstāki virzienam uz Latviju nekā uz Krievijas ostām. Netiek veikti uzlabojumi robežšķērsošanas atvieglošanā, kas rada garas rindas uz Latvijas – Krievijas robežas, konsekvēnti ierobežotais autopārvadājumu atļauju skaits Latvijas pārvadājumiem. Uzbūvējot jaunu naftas terminālu Primorskā, ir noslēgta arī naftas tranzīta plūsma pa maģistrālajiem cauruļvadiem Latvijas virzienā. Tāpat pastāv risks, ka var tikt noslēgta arī naftas produktu plūsma pa maģistrālajiem cauruļvadiem.

Tranzīta pakalpojumos katras 10 milj. tonnas dod vismaz 1% IKP. Līdz ar to Latvijas interesēs ir atgūt zaudētos kravu apjomus un piesaistīt jaunus. Tādā veidā tranzīta plūsmu varētu palielināt vismaz par 30% tuvāko trīs līdz četrus gadu laikā.

Saskaņā ar pēdējo gadu tendencēm transporta jomā Eirāzijas telpā, īpaša uzmanība pievēršama jaunu pakalpojumu attīstībai un jaunu tirgu apgūšanai, ceļot loģistikas speciālistu kvalifikāciju un attīstot arvien jaunas iespējas veidot loģistikas un distribūcijas pakalpojumus un infrastruktūru, kas dod ievērojami lielāku ieguldījumu Latvijas ekonomiskā attīstībā [7].

##### 4.2. Prāmju un kruīzu kuģu satiksmes attīstības iespējas

Veiksmīgai prāmju līnijas darbībai nepieciešamie pamatnoteikumi :

- 1) regulārs grafiks,
- 2) labs serviss - biļešu tirdzniecība, restorāni utt,
- 3) ērti termināli - kompromiss starp kravām un pasažieriem,
- 4) pasažieru un kravu pietiekamība cauru gadu.

Pasažieru, kuri izmanto prāmjus, skaitu ir iespējams palielināt, attīstot kruīza un pasažieru kuģu satiksmi. Pētījumi, kuros būtu veikti aprēķini, par cik iespējams palielināt pasažieru skaitu, nav veikti, vai autoram nav zināms, ka tādi būtu veikti.

Prāmju attīstība un pasažieru plūsmas pieaugums nav iespējama bez apkārtējā vides, pakalpojumu servisa attīstības (lauku tūrisms, viesnīcas, ekskursiju maršruti, perfekts

transporta nodrošinājums utt.) Tomēr, lai attīstītu kruīzu kuģu satiksmi, būtu arī jāreklamē Valsts ārzemēs un jāveido kopīga kruīzu stratēģija ar kaimiņvalstīm.

Tā kā pašreizējās prāmju līnijas nenodrošina pietiekošas jaudas, kravas pārvadājumiem, un kravas gaida, lai varētu tikt pārvadātas, tad ir iespējams, ka dažās prāmju līnijās, sāks kursēt papildus prāmji. Pēc sarunas ar Tallink pārstāvi tiek minēts, ka iespējams tāds prāmis varētu parādīties pavasarī vai vasarā, bet nekādu oficiālu ziņojumu nav.

Jāmin jaunas prāmju līnijas izveides iespējas un jārūpina par divām lietām. Par līnijām, kuras jau ir kā projekti un konkrēti Bolderājas prāmju līnija, kuras izveidošanās ir aizkavējusies (tiek aizkavēta – neoficiālais viedoklis, ko var lasīt komentāros internetā un presē): „Ar visai dīvainiem argumentiem Rīgas dome otrdien atlika jautājuma par prāmju satiksmes izveidi starp Bolderāju un Vecmīlgrāvi izskatīšanu. Projekts jau neskaitāmas reizes skatīts domes komitejās, Rīgas mērs Aivars Aksenoks (bijušais Rīgas mērs) to vēlreiz novirzīja Satiksmes un transporta lietu komitejai. ...Rīgas dome kārtējo reizi pierādījusi savas darbības efektivitāti...” D. Bērtulis atgādināja, ka kopš šīs idejas pirmsākumiem aizritējuši jau trīsarpus gadi, taču dome joprojām nespēj izšķirties, vai dot zaļo gaismu šim projektam. "Esam gatavi sākt tehnisko projektu un sludināt konkursu prāmju iepirkšanai, ir pieteikušās trīs kompānijas, kas ir gatavas uzņemties projekta realizāciju, bet šādos tempos, baidos, investori agri vai vēlu tam atmetīs ar roku," bēdējās D. Bērtulis [8]. Otrkārt, runājot par prāmju satiksmes attīstību, jāmin iespējamās prāmju līnijas uz citām ostām, ar kurām vēl nav satiksme izveidojusies. Ja skatās kartē – tad šādu ostu – uz kurām būtu izdevīgi veidot kuģu satiksmi nav daudz. Lielākoties – tās varētu būt Zviedrijas, Vācijas ostas. Ostai jāatbilst dažādiem kritērijiem – piemēram, laiks un attālums, kāds jāveic braucot ar prāmi salīdzinot ar laiku, kas tiek patērēts braucot pa autoceļiem, kā arī izdevīgums, jo šobrīd tiek atbalstīta ES politika, kad kravas no autoceļiem tiek pārvadātas, pa ūdens ceļiem ar prāmjiem, un dzelzceļu – Eiropas savienības projekts „Motorways of the seas”.

Dalība projektā būtu nozīmīga arī tādēļ, ka ceļi uz Latvijas ostām tiktu iezīmēti Eiropas jūras maģistrāļu kartē, kas palīdzētu novirzīt caur tām jaunas kravu plūsmas. "Ja, piemēram, Tālo Austrumu valstis ieraudzīs šo karti un izmantos par pamatu savām tālākajām aktivitātēm, bet mūsu tajā nebūs, zaudēsim potenciālos kravu apjomus," saka Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretāra vietnieks Andulis Židkovs. Latvijas trīs lielo ostu – Rīgas, Liepājas un Ventspils – pārstāvji apgalvo, ka interese piedalīties projektā tām ir, taču par savām iecerēm runā izvairīgi [9].

Starptautisko autopārvadātāju asociācijas Latvijas auto prezidents Valdis Trēziņš uzsver, ka pagaidām Latvijas jūras transports ir dārgāks. Tomēr Rietumeiropā izmaksas ir līdzīgas, jo tur ir augstākas algas šoferim. Arī Latvijas algām tuvojoties Eiropas līmenim, varētu veidoties līdzīga situācija un jūras maģistrāles kļūtu konkurētspējīgas [9].

Protams, ir svarīga arī ostu infrastruktūra, lai atbilstoši nepieciešamiem nosacījumiem varētu tikt veidoti loģistikas parki un nepieciešamās pievadceļu sistēmas.

## Nobeigums

Pieaugot transporta pakalpojumu apjomam, palielinās transporta infrastruktūras noslogošana un tā ietekme uz apkārtējo vidi. Pēdējās divās desmitgadēs Eiropā tiek pievērsta arvien lielāka uzmanība dažādu kombinētā transporta veidu attīstībai. Galvenie iemesli, kas veicinājuši šādu aktivitāti ir tieši pieaugošās vides piesārņojuma problēmas un satiksmes drošības problēmas uz autoceļiem. Izmantojot kombinētā transporta priekšrocības, samazināsies autopārvadājumu apjoms, savukārt palielināsies pārvadājumu apjoms pa ūdensceļiem, kā arī pa dzelzceļu. Līdz ar to samazināsies ceļu nolietojums, jo samazināsies autotransporta satiksmes intensitāte, uzlabosies satiksmes drošība un samazināsies vides piesārņojums [2].

pētījumi par tranzīta attīstību Latvijā, lai varētu atrast labākos risinājumus prāmju satiksmes uzlabošanai, tādejādi veicinot sadarbību starp dažādām nozarēm. Ja šīs lietas uz priekšu virzīsies straujāk uzlabosies mūsu dzīves līmenis.

## **Literatūra**

1. [www.sam.gov.lv](http://www.sam.gov.lv) Satiksmes ministrijas komentārs mājas lapā pēc lūguma novērtēt, prāmju satiksmes attīstības iespējas
2. LR Centrālās statistikas pārvaldes ziņojuma par ostu darbību 2006. gadā
3. **Maija Šteina:** Kruīzu tūrisms Baltijas Valstīs; Vidzemes Augstskola, Valmiera; 2006.
4. Dienas Bizness 2006. gada 15. maija numurs
5. Likums par ostām
6. Žurnāls „Republika.lv” Nr. 21, 7. jūlijs - 13. jūlijs, 2006, Raksts: „Osta vai zooloģiskais dārzs”
7. MK Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013. gadam
8. Neatkarīgā Rīta Avīze 11.01.2007.
9. Diena 09.03.2006.