

Korespondencja własna z Łotwy

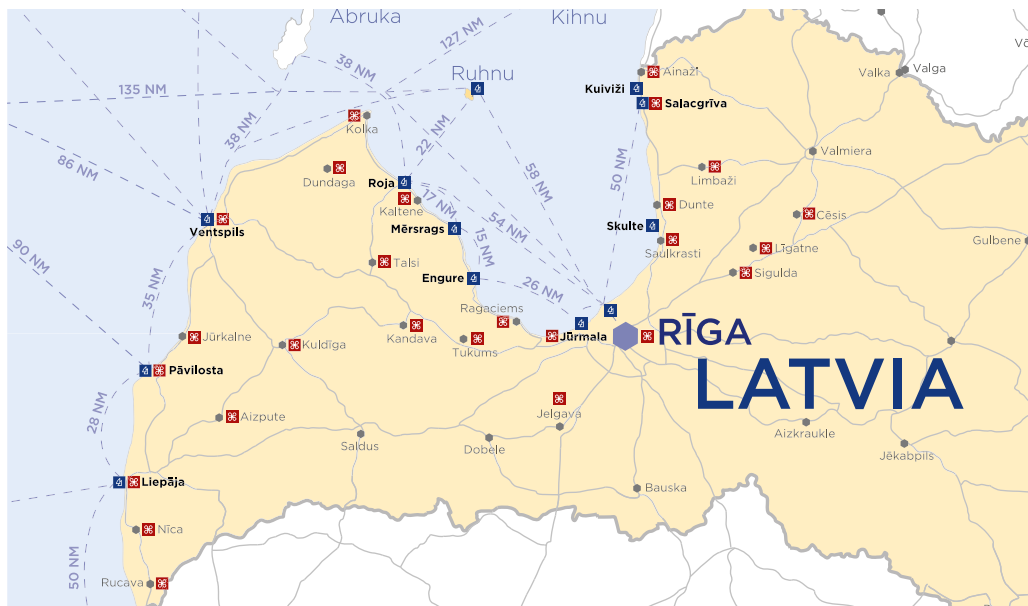
Zwrócenie ku morzu

Ponad 41,7 mln t przeładowały w 2021 r. łotewskie porty. Choć było to o 7,2% mniej niż rok wcześniej, to jednak Ryga pozostała w pierwszej dziesiątce największych portów kontenerowych na Bałtyku, z wynikiem 415,6 tys. TEU, co niestety również oznaczało spadek na poziomie 8,36%. Rok 2022 wygląda jednak już nieco lepiej. W I kw. br. obroty łotewskich portów wrosły o 2,8% w stosunku do analogicznego okresu 2021 r.

Jak zwracają uwagę analitycy, spadki były związane z przekierowaniem ładunków pochodzących z Rosji i Białorusi do portów rosyjskich. Dotyczyło to głównie produktów naftowych, które w 2014 r. stanowiły niemal 70% wszystkich towarów obsługiwanych przez port w Rydze, zaś w 2020 r. ich wolumen wynosił już nieco ponad 50%. Spadek ten starano się rekompensować zwiększeniem przeładunków towarów lokalnych, takich jak drewno czy zboża. Ostatnio zaś, w związku wojną w Ukrainie i wsparciem okazywanym przez Białoruś rosyjskim agresorom, Łotwa rozwiązała umowę z Mińskiem na transport wojskowych ładunków przez łotewskie porty, która obowiązywała od 1994 r.

Największa trójka

Obecnie Ryga zajmuje 3. miejsce wśród największych portów państw bałtyckich, po



litewskiej Klaipėdy i estońskim Tallinie. Ze względu na swoją lokalizację stanowi istotny węzeł logistyczny regionu, szczególnie jeśli chodzi o powiązania z obszarem euroazjatyckim, w tym z Rosją i Chinami – ładunki tranzytowe wysyłane do państw WNP lub odbierane z nich stanowiły do 80% obrotu portu. Ponadto regularne serwisy kontenerowe łączą Rygę z głównymi portami europejskimi, a transporty intermodalne umożliwiają ich transport do Ukrainy, Kazachstanu, Uzbekistanu i Chin. Jednocześnie port w Rydze

odpowiada za 52% handlu morskiego Łotwy, oraz jest największym dostawcą ładunków dla łotewskich przewoźników kolejowych – w 2020 r. ładunki kolejowe wysyłane do portu w Rydze i odbierane z niego stanowiły ok. 35% całkowitego ruchu Latvijas dzelzceļš – a także generuje znaczący wkład do budżetu państwa.

W ub.r. rycki port przeładował 21,5 mln t, co oznacza spadek o ponad 2 mln t w stosunku do 2020 r. Jednak jego poziom i tak został zahamowany, gdyż 2 lata temu przeładowano tam 23,7 mln t, co oznacza spadek o niemal 28% (8,8 mln t), największy pod względem wielkości na Morzu Bałtyckim. Był on właśnie skutkiem zmniejszenia wolumenu produktów sektora energetycznego – węgla i paliw.

Natomiast wyniki za I kw. br. wyglądają już znacznie lepiej. W tym okresie przeładowano 5,77 mln t, co oznacza wzrost o 7,1%. Potencjał Wolnego Portu Ryga, działającego jako wolna strefa ekonomiczna, wynosi zaś 63 mln t rocznie (w tym 750 tys. TEU). Rozciąga się on na obu brzegach Dźwiny na długości 15 km. Działają w nim 34 firmy portowe i 28 firm agentów statków. Głównymi ładunkami są kontenery, metale, drewno, węgiel, nawozy mineralne, ładunki chemiczne i produkty naftowe.

Dwa pozostałe główne porty na Łotwie to Ventspils i Liepāja. Pierwszy z nich, również działający jako wolna strefa ekonomiczna,



Port Liepāja

był do tej pory hubem eksportowym ładunków do Rosji i krajów WNP. Obsługuje takie towary jak: produkty ropopochodne i chemiczne, ładunki ro-ro czy węgiel. Ventspils jest portem niezamarzającym, a jego imponujące parametry, np. głębokość 17,5 m w porcie zewnętrznym, zapewniają obsługę największych statków wpływających na Morze Bałtyckie. W ub.r. obsłużono tam 11,1 mln t ładunków, co było jednak znaczącym spadkiem na poziomie 14,1%, w stosunku do poprzedniego roku, gdy osiągnięto 12,9 mln t. Z kolei w I kw. br. w Ventspils przeładowano 3,9 mln t, co oznacza wzrost o 10,6% rok do roku.

Liepaja zaś, działająca jako część tamtejszej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, jest portem uniwersalnym, obsługującym takie ładunki jak: zboże, ro-ro czy materiały budowlane. Na jego terenie działają również 2 stocznie remontowe. W ub.r. przez portowe nabrzeża przeszło 7,1 mln t i był to jedyny wzrost w głównych łotewskich portach – o 6,9%. W ciągu 3 pierwszych miesięcy br. obsłużono ponad 2,04 mln t, czyli aż o 30,7% więcej niż przed rokiem. W najbliższych planach zarządu portu jest np. budowa eksportowego terminalu wody pitnej, którą Łotwa chce się podzielić z krajami mającymi problem w jej uzyskiwaniu.

Dla lokalnej społeczności

Oprócz 3 głównych portów na liczącej 500 km linii brzegowej Łotwy, funkcje portów sprawuje także 7 małych ośrodków: Skulte, Mersrags, Salacgriva, Paviłosta, Roja, Jurmala i Engure. Ich udział w całkowitych obrotach ładunkowych wynosi ok. 2%, ale odgrywają ważną rolę w stymulowaniu działalności gospodarczej w regionach. W przeszłości specjalizowały się one głównie w rybołówstwie, dlatego na



Port Ventspils

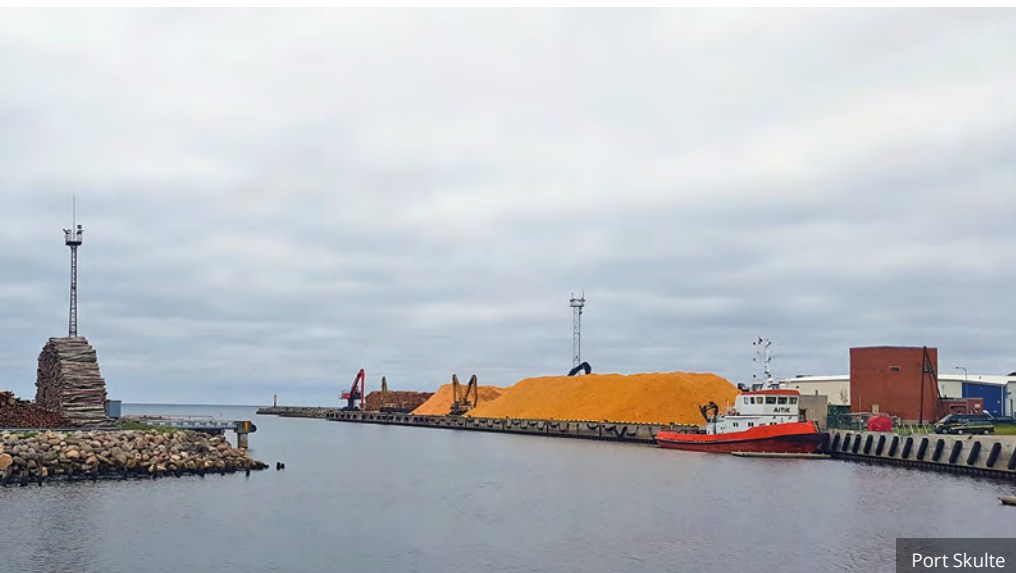
swoim terenie utworzyły największe na Łotwie firmy zajmujące się przetwórstwem ryb. Obecnie jednak większość ładunków, w przeciwieństwie do dużych portów, stanowią towary lokalne, a nie tranzytowe, np. drzewo, zrębki, pelety, torf, biomasa czy materiały budowlane.

Największym z małych portów jest Skulte, który obsługuje rocznie ok. 1 mln t ładunków i plasuje się na 4. miejscu na Łotwie. Jest on wygodny dla wielu operatorów, ponieważ często łatwiej jest dostarczyć ładunek właśnie tam i następnie wysłać go drogą morską do odbiorców, niż zawieźć go do Rygi. Natomiast, jak twierdzą władze portu, działająca tam marina, jest niejako dodatkiem do głównej działalności przeładunkowej. Podobnie jak Salacgriva. Jak informuje **Ivo Īstenais**, menedżer portu, przez jego nabrzeża przechodzi średnio 400 tys. lokalnych towarów

rocznie, choć trafiają tam również ładunki z Estonii, ponieważ jest on położony zaledwie 13 km od granicy. Dynamicznie rozwijającym się portem jest Mersrags, sztuczna zatoka otoczona pirsami. Domeną Mersrags są przeładunki drewna we wszelkiej postaci (ponad 200 tys. t rocznie) i ponad 30-proc. udział w tym segmencie ładunkowym wśród małych portów.

Ku morskiej przygodzie

Łotewskie wybrzeże to jednak nie tylko porty handlowe, ale również liczna sieć marin obsługujących jachty i łodzie motorowe. Także małe porty coraz częściej obsługują jachty, oferując szeroką gamę usług żeglarskich dla klientów ze Skandynawii czy Europy Środkowej i Wschodniej, promując tym samym Łotwę jako kierunek turystyczny.



Port Skulte



Boat Park Paviłosta

Rozbudowie ich potencjału w tym zakresie służył również projekt EastBaltic Coast, realizowany wspólnie z Estonią w ramach unijnego programu Interreg. W jego ramach powstały i wciąż powstają nowe nabrzeża jachtowe, modernizowane są dotychczas użytkowane oraz rozbudowywana jest infrastruktura serwisowa, mająca poprawić ich atrakcyjność wśród żeglarzy. W części z nich działają również parki serwisowe dla jednostek pływających, które oferują przechowywanie na zimę, przeglądy i naprawy jachtów oraz łodzi motorowych. Jednym z nich jest prężnie działający Boat Park Pavilosta, a także mała stocznia jachtowa w marinie Auda. Istnieją też szkoły żeglarskie, które cieszą się wielką popularnością wśród najmłodszych adeptów żeglarstwa, np. klubu w Skulte czy Salacgriva.

Najwięcej jachtowych przystani działa w obrębie Rygi, aż 7, zlokalizowanych zarówno w samym mieście na rzece Dźwinie, jak i w obrębie Zatoki Ryskiej. Oferują łącznie niemal 500 miejsc. Są wśród nich takie mariny, jak położona w sąsiedztwie terminalu promowego Andrejosta Marina, Riga City Yacht Club, jedna z najmłodszych Riga Sport Sailing Centre czy też leżąca nieco poza miastem Auda Marina. Obsługują one głównie żeglarzy lotewskich, choć pojawiają się w nich także łodzie z innych europejskich krajów, np. z Niemiec, Finlandii, Szwecji czy Polski.

Zresztą Zatoka Ryska wzdłuż całej swojej linii brzegowej oferuje kilka większych i mniejszych marin, zlokalizowanych w małych portach. Na zachodnim wybrzeżu przystanie jachtowe działają w Roja, Mersrags (Yacht Club Curland) i w Engure. Wschodni brzeg zatoki proponuje postój w Skulte, Salacgriva czy w najmniejszej z nich Kuivīzi.

Natomiast najbardziej popularną mariną wśród żeglarzy z Polski wydaje się Liepaja. Jak podkreśla **Karlis Kints**, jej szef, w sezonie pojawia się ok. 100 jachtów i łodzi z naszego



Andrejosta Marina

kraju. Jest to bowiem dobre miejsce na krótki rejs z Polski wzdłuż bałtyckiego wybrzeża lub przystanek w drodze ku estońskim wyspom. Marina dysponuje 100 miejscami postojowymi.

Sporo jachtów i łodzi z Polski zawija również do położonej bardziej na północ mariny w Ventspils, która powstała w miejscu dawnego portu rybackiego i oferuje 50 miejsc postojowych. Zarządzający nią **Linards Volks** zwraca uwagę, że przed pandemią COVID-19 polscy żeglarze plasowali się na 5. miejscu wśród najczęstszych klientów obiektu, który obsługuje rocznie ok. 500 jednostek. Także w br. pierwszym jachtem, który się tam pojawił, była polska jednostka, która zwinęła już w styczniu.

Na brak łodzi, przede wszystkim latem, nie może narzekać również marina

w Pavilosta, działająca na rzece Saka tuż przy jej ujściu do Bałtyku. Szczególnie że jest to miejsce bardzo popularne wśród Łotyszów, którzy lubią spędzać tam wakacje. Jedną z zalet tego obiektu jest stacja paliw umożliwiająca tankowanie łodzi po długim rejsie. Obiekt mieści ok. 30 jednostek.

Aby dystans między kolejnymi punktami tankowania nie był zbyt duży, budowę zblźzonego obiektu planują również władze mariny Engure, w Zatoce Ryskiej. Jednocześnie liczą, że zachęci to do korzystania z przystani większą rzeszę żeglarzy niż do tej pory. Mają dla nich przygotowanych 50 miejsc postojowych. Więcej informacji na temat lotewskich martin i przystani można znaleźć na stronie www.eastbaltic.eu.

PIOTR FRANKOWSKI



Przystań w Roja