

*Salacgrīvas ostas attīstības programma periodam līdz  
2013.gadam*

**1.pielikums**

**Esošās situācijas analīze un  
attīstības virzieni**

**A/s “Brālība Krauklis”**

**Ar SIA „Konsorts”  
precizējumiem un papildinājumiem**

**2007. – 2008.**

## Saturs

levads.....	3
1.sadaļa Salacgrīvas ostas raksturojums – kopējās situācijas analīze.....	4
1.1. Ģeogrāfiskais izvietojums, teritorija.....	4
1.2. Piestātnes un citas ostas hidrotehniskās būves.....	5
1.3. Pārvaldes struktūra, funkcijas, pilnvaras un kompetence.....	8
1.sadaļas „Salacgrīvas ostas raksturojums - kopējās situācijas analīze” kopsavilkums.....	9
2.sadaļa Valsts ekonomikas attīstības tendences.....	10
2.sadaļas „Valsts ekonomikas attīstības tendences” kopsavilkums.....	14
3.sadaļa Tiesiskie aspekti.....	15
3.1. Īpašuma attiecības ostas teritorijā.....	15
3.2. Atbilstība normatīvām prasībām: termins „mazā osta”.....	16
3.sadaļas „Tiesiskie aspekti” kopsavilkums.....	17
4.sadaļa Salacgrīvas ostas kravu baseina izpēte .....	18
4.1. Koksnes resursi.....	18
4.2. Kūdras resursi.....	19
4.3. Šķembas .....	19
4.4. Enerģētiskā šķelda.....	19
4.4. Keramzīti.....	20
4.sadaļas „Salacgrīvas ostas kravu baseina izpēte” kopsavilkums.....	20
5.sadaļa Kravu plūsmas, to tendences Salacgrīvas ostā .....	21
5.1. Komercedarbība ostas teritorijā.....	21
5.2. Kravu apjoms Salacgrīvas ostā, tā izmaiņas.....	22
5.3. Sezonalitātes problēmas: ziemas navigācijas periods kā drauds kravu plūsmas noturībai.....	24
5.4. Kravu struktūra ostas kravu baseinā.....	25
5.sadaļas „Kravu plūsmas, to tendences Salacgrīvas ostā” kopsavilkums.....	27
6.sadaļa Salacgrīvas ostas spējas apkalpot kravu plūsmu. Esošā situācija un prognoze.....	28
6.sadaļas „Salacgrīvas ostas spējas apkalpot kravu plūsmu. Esošā situācija un prognoze” kopsavilkums.....	31
7.sadaļa Kopējā pārkrauto kravu apjoma palielināšanas iespējas.....	32
7.sadaļas „Kopējā pārkrauto kravu apjoma palielināšanas iespējas” kopsavilkums.....	34
8.sadaļa Tirgus analīze Salacgrīvas un konkurējošo ostu (Skulte, Rīga, Pērnavā) kravu apkalpošanā.....	35
8.1. Skultes osta kā Salacgrīvas ostai galvenā konkurējošā osta.....	36
8.2. Salacgrīvas ostas konkurence ar Rīgas ostu.....	37
8.3. Salacgrīvas ostas konkurence ar Pērnavas ostu.....	38
8.4. Salacgrīvas ostas un konkurējošo ostu salīdzinājums.....	38
8.5. Salacgrīvas ostas uzdevumi konkurētspējas palielināšanai.....	40
8.sadaļas „Tirgus analīze Salacgrīvas un konkurējošo ostu (Skulte, Rīga, Pērnavā) kravu apkalpošanā” kopsavilkums.....	40
9.sadaļa Salacgrīvas ostas ekonomiskās dzīvotspējas rādītāji.....	41
9.sadaļas „Salacgrīvas ostas ekonomiskās dzīvotspējas rādītāji, kopsavilkums.....	44
10.sadaļa. Salacgrīvas ostas pārvaldes funkciju analīze.....	45
10.sadaļas „Salacgrīvas ostas pārvaldes funkciju analīze” kopsavilkums.....	54
11.sadaļa. SVID analīze, ostas attīstības virzieni.....	55
11.sadaļas „SVID analīze, ostas attīstības virzieni” kopsavilkums.....	57

## **I EVADS**

Dokuments „Esošās situācijas analīze un attīstības virzieni” ir Salacgrīvas ostas attīstības programmas periodam līdz 2013.gadam 1.pielikums un sniedz informāciju par esošo situāciju Salacgrīvas ostā un tās attīstības virzieniem.

Šinī dokumentā esošie galvenie secinājumi iekļauti Salacgrīvas ostas attīstības programmā periodam līdz 2013.gadam.

## 1.SADAĻA SALACGRĪVAS OSTAS RAKSTUROJUMS – KOPĒJĀS SITUĀCIJAS ANALĪZE

Salacgrīvas osta ir tālākā Latvijas Ziemeļu osta. Jau sākot ar 19.gadsimta 2.pusi Salacgrīvas osta izveidojas par nozīmīgu lauksaimniecības ražojumu un kokmateriālu eksporta ostu Ziemeļvidzemē. Par aktīvu dalībnieci kravu pārvadājumu tirgū starp Eiropas valstīm tā kļuva 20.gs 90.gadu sākumā, kad no lokālas zvejas ostas tā kļuva par kokmateriālu, šķeldas un cita veida kravu eksporta ostu.

Latvijā ir septiņas mazas ostas – Engure, Lielupe, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva un Skulte, kuras izvietotas gar visu Latvijas jūras robežu.

Ostas var atšķirties izmēros, bet to pamatfunkcijas ir identiskas. Saskaņā ar „Likumu par ostām”, mazā osta ir noteikta ierobežota sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotus uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un ostas pieejā esošos kuģu ceļus, kas iekārtoti kuģu apkalpošanai. Papildus tam ir noteikts, ka mazo ostu darbības pamatvirzieni ir zvejniecība, zivju apstrāde, tūrisms, ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, kas ierobežo ostu attīstības iespējas.

20. gadsimta 90. gadu sākumā mazās ostas tika paredzētas kā lielo ostu satelītostas, atslogojot tās no reģioniem raksturīgajām kravām (koksne, kūdra u.c.) un pilsētas ielas no smagā autotransporta.

### 1.1. Ģeogrāfiskais izvietojums, teritorija

**Salacgrīvas osta** atrodas Rīgas jūras līča ZA malā Salacas upes grīvā, Salacgrīvas pilsētā, t.i. aptuveni:

- 100 km ziemeļos no Rīgas;
- 40 km uz ziemeļiem no Skultes mazās ostas;
- 80 km uz dienvidiem no Pērnavas (Pārnu).

#### **Piekļuve pa autoceļu:**

„Via Baltica” jeb E67; LR autoceļu kartē arī A1: (attālums no ostas 300-400 m).

#### **Piekļuve pa ūdensceļu:**

Ostas akvatorijas ārējais reids (enkurvieta) norobežots ar sekojošām koordinātām:

570 44'4 N; 240 15'0 E;

570 44'4 N; 240 17'0 E

570 43'2 N; 240 17'0 E;

570 43'2 N; 240 15'0 E;

Salacgrīvas ostas vadlīnija ir - 2520.3 - 720.3.

Salacgrīvas ostas kuģu ceļa garums ir 3300 m, platums - 70 m pie ūdens līmeņa 0,00 m.

#### **Salacgrīvas ostas teritorija:**

1997. gada 28. janvārī Ministru kabinets noteica Salacgrīvas ostas robežu, kuros precīzi ir atrunāta ostai pieguļošā zemes platība. Zeme Salacgrīvas ostā pieder tikai valstij un pašvaldībai. LR Ministru Kabineta 2006.05.30. Noteikumi nr. 440 „Noteikumi par Salacgrīvas ostas robežu noteikšanu” (redakcijā ar precizējumu - L.V., 05.09.2006., nr.141.) , kuri saskaņā ar Likuma par ostām 3.pantu nosaka Salacgrīvas ostas robežas saskaņā ar 1., 2., 3., 4., 5. un 6.pielikumu (ostas teritorijas kopplatība – 74,3 ha, tai skaitā zeme – 39,3 ha, ūdeņi – 35,0 ha).

Tai skaitā:

Salacgrīvā: zemes platība – 14.4 ha, ūdeņu platība – 28.6 ha

Kuivižos: zemes platība – 24.9 ha, ūdeņu platība – 6.4 ha.

## Salacgrīvas ostas teritorija (zīm.nr.1.)



### 1.2. Piestātnes un citas ostas hidrotehniskās būves

Līdz 1986.gadam Salacgrīvas ostas hidrotehniskās būves atradās Rīgas jūras zvejas ostas Salacgrīvas ostas punkta bilancē. 1986.gadā ostas punkts “Salacgrīva” tika nodotas zivsaimniecības kolhoza “Brīvais Vilnis” bilancē.

Salacgrīvas piestātne Nr.1 ir Salacgrīvas ostas pārvaldes īpašums, un ir iznomāta SIA “Salacgrīva Termināls”, kas veic stividordarbību uz šīs piestātnes. Salacgrīvā piestātne Nr. 2 pieder Salacgrīvas ostas pārvaldei. Pārējās piestātnes atrodas privātīpašnieku īpašumā (Salacgrīvā – SIA „Salacas Termināls” (piestātne Nr.4,5,6; a/s “Brīvais vilnis” piestātne Nr.3, Kuivižos - piekrastes zvejniekiem, viena piestātne Salacgrīvas pilsētas domei).

Kopējās hidrotehniskās būves – Ziemeļu un Dienvidu moli Salacgrīvas un Kuivižu ostās ir nodoti Salacgrīvas ostas pārvaldes valdījumā. Dienvidu mols ir neapmierinošā tehniskā stāvoklī, kas veicina sanešu veidošanos kuģu ceļā un ostas akvatorijā, kas savukārt ierobežo ostā ienākošo kuģu iegrimi.

Ostā ir izbūvētas 6 piestātnes - divas Salacas upes kreisajā krastā un četras Salacas upes labajā krastā.

**Tabula Nr.1. Salacgrīvas ostas piestātņu tehniskais raksturojums pie ostas kuģu kanāla dziļuma -6,5m (atļautā ieegrime -5.6) ir sekojošas**

Nr.	Garums (m)	Atļautā ieegrime (m)	Piestātnes operators
1.	80	5,7	SIA "Salacgrīva termināls
2.	145	3,5	Salacgrīvas ostas pārvalde
3.	128,6	2,2-4,0	A/s "Brīvais vilnis"
4.	70	5,5	SIA "Salacas termināls
5.	81,5	5,0	SIA "Salacas termināls
6.	100,8	5,0	SIA "Salacas termināls

Ostā kravu importam un eksportam izmanto divas piestātnes - piestātni Nr.1 un Nr.4., teorētiski uz šīm piestātnēm ostā var apstrādāt 700 tūkst. t kravu gadā. Pēc veiktajiem aprēķiniem (izmantoti "jūras" tipa kuģi, kuru vidējā kravnesība aptuveni 3000 m<sup>3</sup>) piestātnes Nr.1 teorētiskā jauda ir 350 tūkst. t gadā, piestātnes nr.4 teorētiskā jauda arī sasniedz 350 tūkst. t gadā. Piestātnes Nr.1 un Nr.4. ir aprīkotas ar mobilajām hidrauliskajām iekraušanas iekārtām, kuru iekraušanas ātrums kokmateriālam ir vairāk kā 200 m<sup>3</sup> stundā.

Kravas pie piestātnēm no ostas kraujlaukumiem vai tās tuvumā esošajiem kraujlaukumiem piegādā ar autotransportu.

Ostas teritorijā ir izbūvēti kraujlaukumi 60 000 m<sup>2</sup> platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais atrodas 6 km no ostas.

#### **Piestātņu noslodze Ostas piestātņu Nr.1 un Nr.4., jauda**

Salacgrīvas ostā kravas pamatā tiek pārkrautas piestātnēs Nr.1 (Salacas kreisais krasts) un Nr.4. (Salacas labais krasts)

Pēc OP rīcībā esošā pētījuma „Salacgrīvas ostas turpmākās darbības plāns. 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris” veiktajiem aprēķiniem (izmantoti “jūras” tipa kuģi, kuru vidējā kravnesība aptuveni 3000 m<sup>3</sup>) teorētiski ostā var apstrādāt līdz pat 700 tūkst. t kravu gadā uz piestātnēm Nr.1 un Nr.4., kur:

- piestātnes Nr.1 teorētiskā jauda ir 350 tūkst. t gadā,
- piestātnes nr.4 teorētiskā jauda sasniedz 350 tūkst. t gadā.

OP precizē minētos rādītājus, norādot, ka jau 2007 gadā Piestātne Nr.1 pārkrāva 590 tūkst m<sup>3</sup>, (305 tūkst.t).

#### **Tabula Nr.2. Kopējais pārkrauto kravu apjoms (gada pārskatu 2004.-2007.g. dati)**

	2003	2004	2005	2006	2007
Kopējais pārkrauto kravu apjoms, t	143750	212550	371000	386300	421580
Kravu apjoma pieaugums, t pret iepriekšējo gadu		68800	158450	15300	33314
Izmaiņas % pret iepriekšējo gadu		32%	43%	4%	9%

*KOMENTĀRS: matemātiski vidējais pārkrauto kravu apjoms pēc 2007.g.datiem ik mēnesī (t) 35155,66 ; matemātiski vidējais pārkrauto kravu apjoma pieaugums Salacgrīvas ostā absolūtos skaitļos (t): par 68966 gadā;*

Salacgrīvas osta pēc 2001-2003.gada rekonstrukcijas darbiem un jaunu stividoru piesaistīšanas ostai ir aktivizējusi savu darbību, kas arī atspoguļojas kravu apjoma pieaugumā. 2007.gadā kravu apjoms sasniedza 421 tūkst.tonnas, kas ir aptuveni 3 reizes vairāk (293 %) kā 2003.un 2002.gados (kravu apjoms attiecīgi 143 tūkst.t un 148 tūkst.t.)

Pēc ostas rekonstrukcijas ir būtiski paplašināts kravu sortiments. Papildus pamatkravai – kokmateriālam, 2004.gadā ir sākta beramo kravu apstrāde – keramzīts, koksnes šķeldas un kūdras kravas. 2005.gadā beramo kravu sortimentam pievienojās arī granīta šķembas. 2003.gadā beramo kravu apjoms no kopējā ostas apgrozījuma bija 0%, 2004.gadā - 12%, bet 2007. gadā tā jau bija 42% no visa kopējā ostas apgrozījuma. Plānots beramo kravu apjomu palielināt, sasniedzot attiecību 50% pret kopējā kravu apjoma.

Piestātņu Nr.1 un Nr.4 garums un atļautā iegrieme ir pietiekoša, lai apkalpotu “jūras” klases kuģus ar iegrimi līdz –5,6 m.

Uz pētījuma „Salacgrīvas ostas turpmākās darbības plāns. 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris” sastādīšanas brīdī šāda tipa kuģi pēc ostas kuģu kanāla un akvatorijas padziļināšanas bija ~70% no visu ostā ienākošo kuģu skaita.

Patreiz šāda tipa kuģi sastāda 70 % no visu ostā ienākošo kuģu skaita.

**Tabula Nr.3. Kravu sadalījums un apkalpoto kuģu skaits no piestātnēm Nr.1 un Nr.4.**

	2003		2004		2005		2006		2007	
	Piestātne		Piestātne		Piestātne		Piestātne		Piestātne	
	Nr.1	Nr.4	Nr.1	Nr.4	Nr.1	Nr.4	Nr.1	Nr.4	Nr.1	Nr.4
	Salacgrīva Termināls	Brīvais vilnis	Salacgrīva Termināls	Brīvais vilnis	Salacgrīva Termināls	Salacas termināls no 2005.g. oktobra	Salacgrīva Termināls	Salacas termināls	Salacgrīva Termināls	Salacas termināls
Kravas tūkst.t.	42	98,8	170,5	42,1	248,25	117,9	261,49	124,33	305,5	112
%	30	70	80	20	68	32	68	32	73	27
Kuģi (gab)	18	49	75	24	107	53	122	56	138	51
%	27	73	76	24	67	33	69	31	73	27

Piestātnes Nr.2 ir avārijas stāvoklī, tas tehniskie parametri neļauj apkalpot kuģus ar iegrimi lielāku kā –3,5 m, tāpēc tā netiek izmantota.

Piestātnē Nr.3 tiek un arī turpmāk tiks apkalpotas zivrupniecības kravas

Arī piestātnē Nr.6. tiek pārkrautas zivis un tajā bāzējas zvejas kuģi.

Ostas perspektīvajā izaugsmē tiek paredzēta arī attīstība zivju pārstrādes jomā. Pie nosacījuma, ja radīsies privātā sektora iniciatīva, šo pasākumu īstenošana nodrošinās plašākas pakalpojumu iespējas arī zvejas kuģu apkalpošanai un zivju pārstrādes jomā.

### Uzņēmumi, kas veic saimniecisko darbību ostā

#### Lielākie kravu nosūtītāji:

- apaļkoksne un koksnes šķelda - SIA „Baltic Forest”, SIA „Smiltenes MS”, SIA „Rottneros Baltica”. Uzņēmumu darbības pamatvirzieni ir mežu apsaimniekošana un eksports. Tās savu kravu eksportam izmanto Salacgrīvas ostu kopš 1992.gada (SIA „Smiltene MS”);
- beramās kravas
  - kūdra - a/s „Seda”, Wilson`s Natural Growing Media Ltd. (SIA „Zilākalna kūdra” īpašnieks);
  - keramzīts – a/s „Maxit Estonia”;
  - granīta šķembas – SIA „Lemcoln Latvia”.

Ostas teritorijā darbojas kuģu **aģentējošās kompānijas** un kravu nosūtītāji, kas veic galvenokārt papīrmalkas un beramo kravu eksportu. Salacgrīvas ostā šobrīd darbojas sekojošas kuģu aģentējošās kompānijas: Astramar, Barwil-Andersson, Alfa Shipping Company, CF&S

Agency, Kompass tranzīts, Daugava Shipping service, Baltika kuģniecība, Valis agency, Salacgrīva shippig agency.

Salacgrīvas ostā **stīvidorpakalpojumus sniedz** divi komercuzņēmumi. Salacgrīvas ostas kreisajā krastā darbību veic stīvidoru kompānija SIA "Salacgrīvas termināls" . Labajā krastā stīvidoru darbību veic SIA "Salacas Termināls".

Ostā un blakus ostas teritorijai darbojas **zivju pārstrādes rūpnīca** a/s "Brīvais vilnis".

### 1.3. Pārvaldes struktūra, funkcijas, pilnvaras un kompetence

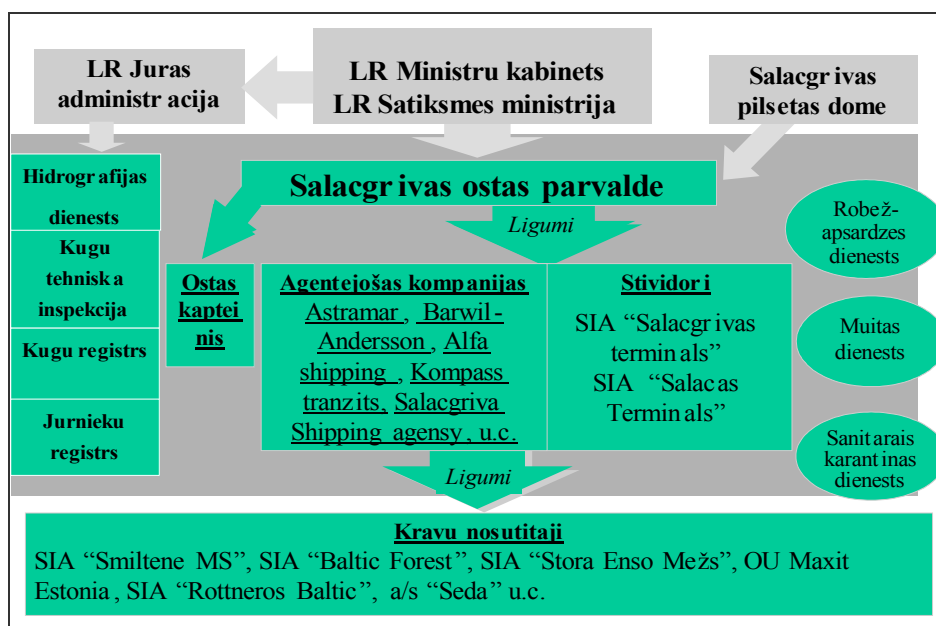
Salacgrīvas osta, ir daudzfunkcionāls komplekss (skat.2 .zīm.), ko veido:

- ostas pārvalde, kurai valstisko funkciju izpildi ir deleģējusi LR Ministru Kabinets un Satiksmes ministrija;
- valsts dienesti (Latvijas Jūras administrācija, muitas, robežapsardzes, sanitārās karantīnas u.c. valsts dienesti);
- ekonomiskie subjekti (uzņēmumi un uzņēmējdarbības, kas veic ostas teritorijā uzņēmējdarbību).

Salacgrīvas ostas (pārvaldes) valdi izveido Salacgrīvas pilsētas dome, kur:

- pašvaldības intereses ostas valdē pārstāv trīs pašvaldības pārstāvji;
- valsts deleģēto interešu aizsardzību nodrošina trīs likuma „Par ostām” 26.pantā, ar to saistītos pantos, noteiktie ministriju pārstāvji: LR Zemkopības ministrijas pārstāvis, LR Vides ministrijas pārstāvis, LR Satiksmes ministrijas pārstāvis;
- ostā darbošos komersantu intereses aicināti pārstāvēt komersantu pārstāvji.

**Shēma (zīm.nr.2.): Salacgrīvas ostas pārvaldes darbības shēma.**



Šāds pārstāvības organizācijas modelis ir optimāls, jo vienlaikus atbilst gan likuma „Par ostām” ostas valdes organizācijas prasībām, gan nodrošina nepieciešamo pārstāvību visām Salacgrīvas ostas veiksmīgā darbībā ieinteresētajām pusēm. Tas ļauj savlaicīgi apzināt un identificēt iespējamās problēmas, tās savlaicīgi koleģiāli izvērtēt.



## 1.sadaļas „Salacgrīvas ostas raksturojums - kopējās situācijas analīze” kopsavilkums

**Salacgrīvas osta** atrodas Rīgas jūras līča ZA malā Salacas upes grīvā, Salacgrīvas pilsētā, t.i. aptuveni:

- 100 km ziemeļos no Rīgas;
- 40 km uz ziemeļiem no Skultes mazās ostas;
- 80 km uz dienvidiem no Pērnavas (Pārnu).

**Ostas teritorijas kopplatība** – 74,3 ha, tai skaitā zeme – 39,3 ha, ūdeņi – 35,0 ha). Tai skaitā:

- Salacgrīvā: zemes platība – 14.4 ha, ūdeņu platība – 28.6 ha
- Kuivižos: zemes platība – 24.9 ha, ūdeņu platība – 6.4 ha. Šobrīd nav iespējams paplašināt ostas teritoriju.

Ostas teritorijā ir **6 kuģu piestātnes**, no kurām 2 var apkalpot kuģus ar 5,6 m iegrimi (šāda tipa kuģi sastāda 70 % no visu ostā ienākošo kuģu skaita) – piestātnes Nr.1 un Nr.4:

- Salacgrīvas piestātne Nr.1 ir Salacgrīvas ostas pārvaldes īpašums, un ir iznomāta SIA “Salacgrīva Termināls”, kas veic stividordarbību uz šīs piestātnes.
- Salacgrīvā piestātne Nr. 2 pieder Salacgrīvas ostas pārvaldei, tā ir avārijas stāvoklī.
- Pārējās piestātnes atrodas privātā īpašumā (Salacgrīvā – SIA „Salacas Termināls” (piestātne Nr.4,5,6; a/s “Brīvais vilnis” piestātne Nr.3, Kuivižos - piekrastes zvejniekiem, Salacgrīvas pilsētas domei).

Piestātņu Nr.1 un Nr.4. aprēķinātā jauda ir 700 tūkst. t kravu gadā. Pēc veiktajiem aprēķiniem (izmantoti "jūras" tipa kuģi, kuru vidējā kravnesība aptuveni 3000 m<sup>3</sup>) piestātnes Nr.1 teorētiskā jauda ir 350 tūkst. t gadā, piestātnes nr.4 teorētiskā jauda arī sasniedz 350 tūkst. t gadā.

Ostas teritorijā ir izbūvēti **kraujlaukumi** 60 000 m<sup>2</sup> platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais - 6 km no ostas.

**Kopējās hidrotehniskās būves** – Ziemeļu un Dienvidu moli Salacgrīvas un Kuivižu ostās ir nodoti Salacgrīvas ostas pārvaldes valdījumā. Dienvidu mols Salacgrīvā ir neapmierinošā tehniskā stāvoklī, kas veicina sanešu veidošanos kuģu ceļā un ostas akvatorijā, kas savukārt ierobežo ostā ienākošo kuģu iegrimi.

**Kopējais pārkrauto kravu apjoms t** (gada pārskatu 2004.-2007.g. dati) pieaug, tomēr pieauguma tempi strauji samazinās.

Ostas saimnieciskā darbība lielā mērā atkarīga no **komercsabiedrībām**, kas darbojas ostas teritorijā:

- kravu nosūtītāji: lielāko kravu nosūtītāju kravas ir apaļkoksne un koksnes šķelda, beramās kravas – kūdra, keramzīts, granīta šķembas;
- aģentējošās kompānijas un kravu nosūtītāji, kas veic galvenokārt papīrmalkas un beramo kravu eksportu;
- stividorpakalpojumu kompānijas (divi komercuzņēmumi);
- zivju pārstrādes rūpnīca.

Salacgrīvas ostas darbības administrēšanas funkcijas veic Ostas pārvalde. Patreizējais ostas pārvaldes finanšu uzskaites un atskaišu modelis: pašvaldības iestāde, darbojas pēc bezpeļņas organizācijas principiem ar daļēji normatīvi noteiktu ienākumu sadali. Vienlaikus nav peļņas, nav pamatkapitāla, akciju kapitāla.

## 2.SADAĻA VALSTS EKONOMIKAS ATTĪSTĪBAS TENDENCES

Integrācija Eiropas Savienībā ir pozitīvi ietekmējušas valsts ekonomisko attīstību. **Laika posmā 2004.-2006.g. Latvijā ir vērojami augstākie izaugsmes tempi Eiropas Savienībā.** Kopš 2004. gada IKP vidēji ik gadu ir palielinājies par 10,4%, 2006. gadā tas pieauga vēl straujāk – par 11,9%. Strauja Latvijas ekonomiskā izaugsme turpinājās arī 2007.gadā – IKP pieaugums bija 10,6%. Šis straujais iekšzemes kopprodukta pieaugums neapšaubāmi mazina Latvijas atpalicību no vecajām ES valstīm.

Augstos izaugsmes tempus galvenokārt nodrošina stabilā iekšzemes pieprasījuma dinamika, ko sekmē ienākumu pieaugums, finanšu sistēmas stabilitāte, kredītiespēju paplašināšanās, iestāšanās NATO un ES, pozitīvo nākotnes paredzējumu veidošanās. Pēdējos gados būtiski ir pieaudzis kā privātais patēriņš, tā investīcijas. Mazāka loma izaugsmē ir eksporta iespēju palielinājumam.

**Galvenais Latvijas tirdzniecības partneris ir ES.** Kopš neatkarības atgūšanas ārējās tirdzniecības apjomi ar ES valstīm pieaug, un šobrīd 77% no Latvijas eksporta un importa ir saistāmi ar ES. 2007. gada janvārī-novembrī Latvijas ārējās tirdzniecības apgrozījumā vislielākais īpatsvars bija Lietuvai (14% no kopapjoma), Vācijai (13%), Igaunijai (10%), Krievijai (9%), Polijai (6%) un Zviedrijai (6%).

Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā ļoti strauji pieaug Latvijas tirdzniecība ar Lietuvu un Igauniju, kā arī ar citām jaunajām ES dalībvalstīm. Salīdzinot ar periodu pirms iestāšanās ES, Latvijas tirdzniecība ar pārējām Baltijas valstīm ir pieaugusi trīs reizes.

2007. gada janvārī-novembrī eksportētās produkcijas vērtība (faktiskajās cenās) par 23% pārsniedza 2006. gada attiecīgā perioda līmeni, savukārt imports palielinājās par 23%. 2007. gadā visstraujāk palielinājās eksports uz NVS valstīm, kas bija par trešdaļu lielākā vērtībā nekā iepriekšējā gadā, būtiski palielinoties mašīnbūves, metālapstrādes un pārtikas produktu eksportam. Uz ES valstīm eksporta pieaugums bija par 24%, kur lielākais ieguldījums bija koksnes un metālapstrādes produkcijas eksporta palielinājumam.

Svarīga vieta Latvijas tautsaimniecībā ir tranzītpakalpojumiem, kas veido aptuveni 15% no Latvijas preču un pakalpojumu eksporta ienākumiem jeb aptuveni 5% no IKP. Lai arī tranzītpakalpojumu apjomi pieaug, tomēr to īpatsvars kā tautsaimniecībā kopumā, tā nozarē „Transports un sakari” samazinās. Tas ir izskaidrojams tādējādi, ka transporta nozares pakalpojumu iekšējais pieprasījums pēdējos gados pieaug straujāk nekā ārējais. Divas trešdaļas no nozares „Transports un sakari” izaugsmes nosaka iekšējais pieprasījums (sakarū, noliktavu, autostāvvietu pakalpojumu, tūrisma attīstība u.c.) un tikai trešdaļu – ārējais pieprasījums (tranzīts).

Kopumā nozare „Transports un sakari” laika periodā no 2004.-2006. gadam ik gadu pieauga vidēji par 11%, bet 2007. gada trīs ceturkšņos – par 9,2%. Pēc iestāšanās ES īpaši strauji palielinājās kravu pārvadājumi, kā arī pieauga pasažieru transporta pakalpojumi, t.sk. gaisa transporta pakalpojumi.

**Lielāko ieguldījumu izaugsmē nodrošina pakalpojumu nozares.** Pieaugot iedzīvotāju ienākumiem un patēriņa kredītu izplatībai, arī turpmāk ir paredzams tirdzniecības (īpaši nepārtikas preču tirdzniecības) un arī citu komercpakalpojumu pieaugums, taču izaugsmes tempi būs zemāki nekā līdz šim.

Līdz ar straujo izaugsmi izveidojās un padziļinājās ekonomiskās disproporcijas – būtisks inflācijas pieaugums un liels maksājumu bilances tekošā konta deficīts. **Viens no galvenajiem ekonomikas attīstības riskiem Latvijā ir augsta inflācija un liels tekošā konta deficīts,** kura pamatā ir augsts iekšzemes pieprasījums.

Inflācija kopš 2004. gada pārsniedz 6%. 2007. gadā cenu pieauguma tempi palielinājās – gada vidējā inflācija sasniedza 10,1%. Latvijas inflācijas līmeni nosaka daudzi, dažkārt savstarpēji nesaistīti faktori, tajā skaitā gan strukturālas dabas izmaiņas saistībā ar dalību ES, gan pasaules cenu kāpums energoresursiem, gan administratīvi regulējamo cenu izmaiņas u.c. Būtiskākais faktors tomēr ir strauji augošais iekšējais pieprasījums, ko stimulē gan strādājošo būtiskais algu pieaugums, gan pieaugošais kreditēšanās apjoms.

Arī 2008. gadā inflācija ir sagaidāma relatīvi augstā līmenī, jo ir paredzēts būtisks administratīvi regulējamo cenu kāpums un akcīzes nodokļa likmju celšana tabakas izstrādājumiem un degvielai. Ekonomikas ministrija prognozē, ka 2008. gadā vidējais cenu līmenis par 13% pārsniegs 2007. gada attiecīgo rādītāju. Savukārt vidēja termiņa periodā, sarūkot minēto cenu pieaugumu veicinošo faktoru ietekmei un valdībai īstenojot inflācijas samazināšanas pasākumus, inflācija pakāpeniski kritīsies.

**Viens no galvenajiem ekonomikas attīstības riskiem Latvijā ir relatīvi augstais tekošā konta deficīts**, kura pamatā ir augstais iekšzemes pieprasījums, it sevišķi investīciju straujais pieaugums. 2006. gadā tekošā konta deficīts bija 21,1% apjomā no IKP, kas ir par 8,5 procentpunktiem vairāk nekā 2005. gadā. Tekošā konta negatīvā saldo pieaugumu 2006. gadā noteica gan preču un ienākumu, gan arī pakalpojumu un kārtējo pārvedumu saldo pasliktināšanās.

Jāatzīmē, ka tekošā konta deficīts tiek segts ar ārvalstu tiešajām investīcijām un ilgtermiņa aizņēmumiem. Latvijas Bankas rezerves aktīvi palielinās un tīrās ārējās rezerves pilnībā sedz naudas bāzi. Tekošā konta deficīts neizraisa tūlītējus draudus makrostabilitātei, bet liek nopietni izvērtēt ekonomikas attīstības ilgtspēju.

Vidējā termiņā tiek prognozēts pakāpenisks tekošā konta deficīta samazinājums, galvenokārt iekšējā pieprasījuma pieauguma tempu samazināšanās un strukturālo reformu nodrošināta straujāka eksporta pieauguma dēļ. Tomēr saglabāsies arī salīdzinoši augsts pieprasījums pēc importa, ko noteiks turpmāka tautsaimniecības modernizācija un ekonomikas atvērības pieaugums.

#### Tabula nr.4. Latvija: ekonomiskās attīstības pamatrādītāji

Dati: LR EM ziņojums par Latvijas Tautsaimniecības attīstību uz 2007.gada decembri.

	2004	2005	2006	2007	2008 p
(pieaugums pret iepriekšējo gadu, procentos)					
Iekšzemes kopprodukts	8,7	10,6	11,9	10,6 n	7,0
Eksports	9,4	20,3	5,3	9,4 n	10,0
Imports	16,6	14,8	17,5	20,0 n	12,2
Patēriņa cenas	6,2	6,7	6,5	10,1	13,0
(procentos pret iekšzemes kopproduktu, ja nav norādīts citādi)					
Vispārējās valdības sektora bilance	-1,0	-0,4	-0,3	0,8 n	1,0
Vispārējās valdības parāds	14,5	12,5	10,6	9,0 n	9,2
Maksājumu bilances tekošais kants	-12,8	-12,5	-22,3	-23,0 n	-22,0
Gada laikā saņemtās ārvalstu tiešās investīcijas Latvijā	4,6	4,5	8,1	7,0 n	8,0

n – novērtējums; p – prognoze

**Ekonomiskās izaugsmes potenciālu vislabāk raksturo investīciju pieaugums.** Laika periodā no 2004.-2006. gadam investīcijas pamatlīdzekļos pieauga par 81% (vidēji gadā par 22%), bet 2007. gadā, atbilstoši Ekonomikas ministrijas novērtējumam, – par 13,5%. Investīciju pieauguma temps un tā īpatsvars IKP Latvijā ir viens no augstākajiem ES.

Investīcijas sekmē vairāki faktori, īpaši tādi kā finanšu stabilitāte, uzņēmējdarbības vides nepārtrauktā pilnveidošana, augsts iekšzemes pieprasījums, samērā zemas reālās procentu

likmes, ārvalstu kapitāla ieplūde u.c. Vienlaikus produkcijas noieta pieaugums augošā pieprasījuma dēļ pozitīvi ietekmēja uzņēmumu finansiālo stāvokli, tādējādi palielinot investēšanas iespējas.

Latvija no 2005. gada 2. maija ir pievienojusies VKM II ar jau pastāvošo lata kursu pret eiro, proti, 1 EUR = 0,702804 LVL. Kad ES Padome pieņems lēmumu, ka Latvija ir gatava piedalīties EMS, Latvijā nacionālo valūtu nomainīs eiro un Latvijas Banka pārtrauks īstenot neatkarīgu monetāro politiku. Ministru kabinetā apstiprinātais eiro ieviešanas laika grafiks paredz Latvijas pievienošanos EMS 2008. gada 1. janvārī. Ņemot vērā, ka augstās inflācijas dēļ valdības izvirzītais mērķis ir kļuvis nerasniedzams, šobrīd tiek izvērtēta situācija, un tiks noteikts jauns šī mērķa sasniegšanas datums.

Pašreizējā straujā izaugsme Baltijas valstīs arvien vairāk tiek saistīta ar pieaugošajām bažām par ārējā disbalansa paplašināšanos, ekonomikas pārkaršanu. To veicināja straujais kredītu pieaugums, kas palielināja ne vien privāto pieprasījumu, bet arī veicināja inflāciju un radīja tekošā konta deficītu. Šie kredīti pārsvarā tiek saistīti ar ārvalstu mātes banku līdzekļiem un atšķirībā no citām jaunajām ES dalībvalstīm tiek izsniegti ārvalstu valūtās.

Turpmāka izaugsme Baltijas valstīs tiek prognozēta nedaudz lēnāka nekā pašlaik, un 2008. gadā, kā arī 2009. gadā tā varētu būt nedaudz virs 4-6%. Līdzīgi kā visā ES jauno dalībvalstu grupā par galveno izaugsmes dzinēj spēku, lai gan mazākā mērā nekā tas ir pašlaik, tiek uzskatīts iekšējais pieprasījums. Galvenie izaugsmes riski saistīti ar augsto inflāciju, straujo algu pieaugumu un ārējā sektora nesabalansētības problēmām. Inflācija un ražošanas izmaksu pieaugums nav labvēlīgs Latvijas ārējai konkurētspējai. Savukārt, pieaugot ārējā parāda līmenim un tā apkalpošanas izdevumiem, aizņemšanās iespējas samazināsies, kas var sašaurināt iekšējo patēriņu. Ārējie riski ir saistāmi ar energoresursu cenām, kā arī ar situāciju Latvijas eksporta tirgos.

**VSID darbības programmā „Infrastruktūra un pakalpojumi” ir prognozēts, ka līdz 2020.gadam kopējais Baltijas jūras reģiona valstu eksports palielināsies par 48%, savukārt, imports – par 41%):**

- paredzams, ka viens no noteicošajiem faktoriem, kas ietekmēs kravu plūsmas caur Baltijas valstīm, būs Krievijas uzsāktā ostu Baltijas jūras baseinā attīstības programma un realizētā tranzīta politika, novirzot energoresursu eksportu uz savām ostām.
- **Latvijā kravu apgrozījuma vidējais gada pieaugums starp Baltijas jūras Ziemeļaustrumu reģiona ostām ir bijis viens no zemākajiem (5%) 2007.gadā.** Tas liecina, ka Latvijas ostas ir samazinājušas savu tirgus daļu starp Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām.
- lai to novērstu, nepieciešams palielināt Latvijas ostu konkurētspēju. konkurētspējas veicināšanai nepieciešami pasākumi, kas uzlabotu ostu infrastruktūru – ceļus, dzelzceļa atzarojumus un pietātnes, moliņus, molus un viļņlaužus. **Ostu piedevceļu kapacitāte ir tuvu maksimālai robežai** un, ņemot vērā prognozējamo kravu apjoma pieaugumu (Eiropas Komisijas darba grupas 2005.gadā publicētais pētījums “Pētījums par kravu apgrozījumu un jūras infrastruktūra Baltijas jūras reģionā” (Study on Goods Flows and Maritime Infrastructure in the Baltic Sea Region” prognozē, ka līdz 2020.gadam kopējais Baltijas jūras reģiona valstu eksports palielināsies par 48%, savukārt, imports – par 41%), to caurlaides spējas būs nepietiekamas.
- **mazo ostu hidrotehniskajām būvēm nepieciešama rekonstrukcija**, jo tās būvētas pēckara periodā zvejnieku vajadzībām. Hidrotehnisko būvju sakārtošana uzlabos kuģošanas drošību, t.sk. atbalstīs jahtu tūrisma attīstību. Skultes, Salacgrīvas, Mērsraga un Rojas ostas ir iesaistījušās Baltijas jūras pārvadājumos un ostas apmeklē transporta kuģi ar kravnesību līdz 5000 T, kuru apkalpošana izvirza jaunas prasības pret ostu kopējām hidrotehniskām būvēm. Mazo ostu pārvaldes ir izstrādājušas „Ostu akvatoriju passes”, kuras satur kopējo hidrotehnisko būvju novērtējumu un rekomendācijas to uzlabošanai. Skultes, Mērsraga un Salacgrīvas ostā veikta matemātiskā modelēšana, kura

apstiprina neapmierinošo kopējo hidrotehnisko būvju stāvokli. ES struktūrfondu programmēšanas periodā 2004.-2006.gadam veikta Skultes molu rekonstrukcija un Mērsraga ostas molu rekonstrukcijas 1.kārta. Ierobežoto pieejamo ES struktūrfondu un straujo metāla izmaksu pēc iestāšanās ES pieauguma dēļ Mērsraga ostā molu rekonstrukcija tiek veikta divās kārtās. Saskaņā ar „Ostu akvatoriju pasēm” un matemātiskās modelēšanas rezultātiem nepieciešams veikt Mērsraga hidrotehnisko būvju rekonstrukcijas otro kārtu un molu rekonstrukcijas Salacgrīvas, Rojas, Pāvilstas un Engures ostās.

- pēdējo gadu postošo vētru ietekmē **aktuāla ir krasta nostiprinājumu izbūve visās mazajās ostās**. Mazo ostu infrastruktūra ir izvietota tiešā jūras krasta tuvumā un nenostiprinot krasta kordona līniju ir iespējama to teritoriju pilnīga aplūšana vētru laikā. Precedents ir 2006.gada janvāra vētras rezultāti Skultē un Salacgrīvā. Minētās ostas izstrādā projektus kopējām hidrotehniskajām būvēm krastu aizsardzībai.
- **galvenās ostu problēmas ir:**
  - Liela daļa Latvijas ostu (lielo un mazo) hidrotehnisko būvju ir sliktā stāvoklī,
  - Ostu pievedceļu kapacitāte ir tuvu maksimālai robežai un, Ņemot vērā prognozējamo kravu apjoma pieaugumu, to caurlaides spējas būs nepietiekamas,
  - Rīgas Pasažieru termināla pasažieru caurlaides spēja ir nepietiekoša, nav nodrošināta pasažieru plūsma atbilstoši Šengenas līguma prasībām, kā arī tā nespēj konkurēt ar citu ostu pasažieru apkalpošanas servisa līmeni,
  - Latvijas ostās (lielajās un mazajās) ir nepietiekama kapacitāte, lai nemainīgi garantētu kanāla dziļuma uzturēšanas pasākumus, kas ir būtiski kravu apgrozījuma attīstībai un ostas darbībai.

## 2.sadaļas „Valsts ekonomikas attīstības tendences” kopsavilkums

*Laika posmā 2004.-2006.g. Latvijā ir vērojami augstākie izaugsmes tempi ES. 2006. gadā IKP pieaugums – par 11,9%. Strauja Latvijas ekonomiskā izaugsme turpinājās arī 2007.gadā – IKP pieaugums bija 10,6%. Galvenie izaugsmes riski ir saistīti ar augsto inflāciju, straujo algu pieaugumu un ārējā sektora nesabalansētības problēmām. Ārējie riski ir saistāmi ar energoresursu cenām, pasaules finanšu tirgus nestabilitāti, kā arī ar situāciju Latvijas eksporta tirgos. 2008. gadā sagaidāmā izaugsme ir mērenāka nekā iepriekšējos gadus. To noteiks lēnāki privātā patēriņa pieauguma tempi. Vidēja termiņa periodā var sagaidīt ikgadēju IKP pieaugumu 4-6% apmērā. **Tiek prognozēta Latvijas ekonomiskā krīze.***

*Latvijā kravu apgrozījuma vidējais gada pieaugums starp Baltijas jūras Ziemeļaustrumu reģiona ostām ir bijis viens no zemākajiem (5%) 2007.gadā. Tas liecina, ka Latvijas ostas ir samazinājušas savu tirgus daļu starp Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām.*

*Nozare „Transports un sakari” laika periodā no 2004.-2006. gadam ik gadu pieauga vidēji par 11%, bet 2007. gada trīs ceturkšņos – par 9,2%. Pēc iestāšanās ES īpaši strauji palielinājās kravu pārvadājumi, kā arī pieauga pasažieru transporta pakalpojumi, t.sk. gaisa transporta pakalpojumi. Samazinās transporta nozares īpatsvars*

*VSID darbības programmā „Infrastruktūra un pakalpojumi” ir prognozēts, ka līdz 2020.gadam kopējais Baltijas jūras reģiona valstu eksports palielināsies par 48%, savukārt, imports – par 41%):*

- *Paredzams, ka viens no noteicošajiem faktoriem, kas ietekmēs kravu plūsmas caur Baltijas valstīm, būs Krievijas uzsāktā ostu Baltijas jūras baseinā attīstības programma un realizētā tranzīta politika, novirzot energoresursu eksportu uz savām ostām.*
- *Lai to novērstu, nepieciešams palielināt Latvijas ostu konkurētspēju. konkurētspējas veicināšanai nepieciešami pasākumi, kas uzlabotu ostu infrastruktūru – ceļus, dzelzceļa atzarojumus un piestātnes, moliņus, molus un viļņlaužus. **Ostu pievedceļu kapacitāte ir tuvu maksimālai robežai. Mazo ostu hidrotehniskajām būvēm nepieciešama rekonstrukcija, aktuāla ir krasta nostiprinājumu izbūve visās mazajās ostās.***

### **Galvenās ostu problēmas ir:**

- *Liela daļa Latvijas ostu (lielo un mazo) hidrotehnisko būvju ir sliktā stāvoklī,*
- *Ostu pievedceļu kapacitāte ir tuvu maksimālai robežai un, ņemot vērā prognozējamo kravu apjoma pieaugumu, to caurlaides spējas būs nepietiekamas,*
- *Latvijas ostās (lielajās un mazajās) ir nepietiekama kapacitāte, lai nemainīgi garantētu kanāla dziļuma uzturēšanas pasākumus, kas ir būtiski kravu apgrozījuma attīstībai un ostas darbībai.*

*Salacgrīvas ostas attīstība ir tieši atkarīga no kopējās ekonomiskās situācijas valstī, līdz ar to tuvāko gadu attīstības scenārija prognozes nav pārāk optimistiskas – neto apgrozījuma pieaugums nevar tikt prognozēts lielāks kā IKP pieaugums 4-6% gadā.*

### 3.SADAĻA TIESISKIE ASPEKTI

#### 3.1. Īpašuma attiecības ostas teritorijā

„Likuma par ostām” prasības īpašuma attiecībām ostas teritorijā 4.pants. patreizējā redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar 24.03.97. likumu, 11.05.2000. likumu, 22.03.2001. likumu, 23.10.2003. likumu un 03.11.2005. likumu, nosaka, ka Ostas teritorijas sauszemes daļa (turpmāk - ostas zeme) var būt valsts, pašvaldības vai citas juridiskās vai fiziskās personas īpašums, bet Ostas iekšējo ūdeņu daļa (turpmāk - akvatorija) ir valsts īpašums. Valsts zemi un akvatoriju nodod valdījumā attiecīgās ostas pārvaldei, pie kam valsts zemi nodod valdījumā satiksmes ministrs, bet pašvaldības zemi nodod valdījumā ar pilsētas domes lēmumu.

Salacgrīvas ostā kopējās hidrotehniskās būves (moli, straumes regulēšanas dambji, viļņlauži, krasta nostiprinājumi) un piestātnes var būt valsts vai pašvaldības, kā arī citu juridisko vai fizisko personu īpašums. Ostas pārvalde, rīkojoties zemes īpašnieku vārdā, valstij vai pašvaldībai piederošo zemi var izīrēt vai iznomāt, vai apgrūtināt to ar servitūtiem ēku un būvju, virszemes un pazemes komunikāciju celtniecībai vai citas saimnieciskās darbības veikšanai, it sevišķi attiecībā uz lietojuma vai būvlietojuma tiesībām. Ostas zemi vai citu nekustamo īpašumu var arī atsavināt likumā "Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts un sabiedriskajām vajadzībām" noteiktajā kārtībā. Ostas pārvaldei ir tiesības citām juridiskajām vai fiziskajām personām piederošo ostas zemi uz līguma pamata vai piespiedu kārtā, pamatojoties uz šo likumu, apgrūtināt ar sev nepieciešamo Civillikumā paredzēto servitūtu. Ostas zemes nomas maksas apmēru katrā ostā nosaka ostas valde. Ostas zemes nomas un īres līgumu, kā arī ostas pārvaldei vai ar ostas pārvaldes starpniecību citām juridiskajām vai fiziskajām personām nodibināto servitūtu tiesību termiņš nedrīkst pārsniegt 45 gadus, izņemot gadījumu, ja ostā plānoto un plānotajā termiņā ieguldīto investīciju apjoms pārsniedz 50 miljonus latu.

#### **Piestātnes un citas ostas hidrotehniskās būves:**

Līdz 1986.gadam Salacgrīvas ostas hidrotehniskās būves atradās Rīgas jūras zvejas ostas Salacgrīvas ostas punkta bilancē. Saskaņā ar PSRS Zivsaimniecības ministrijas 1986.gada 14.decembrī, pamatojoties uz pavēli Nr.520, ostas punkts "Salacgrīva" tika nodotas zivsaimniecības kolhoza "Brīvais Vilnis" bilancē.

Salacgrīvas piestātne Nr.1 ir Salacgrīvas ostas pārvaldes īpašums, un ir iznomāta SIA "Salacgrīva Termināls", kas veic stividordarbību uz šīs piestātnes. Salacgrīvā piestātne Nr. 2 pieder Salacgrīvas ostas pārvaldei. Pārējās piestātnes atrodas privātpašnieku īpašumā (Salacgrīvā – SIA „Salacas Termināls” (piestātne Nr.4,5,6; a/s “Brīvais vilnis” piestātne Nr.3, Kuivižos - piekrastes zvejniekiem).

Kopējās hidrotehniskās būves – Ziemeļu un Dienvidu moli Salacgrīvas un Kuivižu ostās saskaņā ar LR Satiksmes ministrijas rīkojumu Nr.56 ir nodoti Salacgrīvas ostas pārvaldes valdījumā.

#### **Zeme:**

Salacgrīvas osta dalās divās daļās – zemes, kas reģistrētas uz Salacgrīvas pašvaldības vārda, un zemes, kas reģistrētas uz LR Satiksmes ministrijas vārda. Visas šīs zemes saskaņā ar LR "Likumu par ostām" ir nodotas Salacgrīvas ostas pārvaldes valdījumā (arī tās zemes, kas vēl nav iereģistrētas Zemesgrāmatā). Uz šo brīdi Salacgrīvā Zemesgrāmatā ir reģistrēts aptuveni 90% no ostas teritorijā esošajām zemēm. Pārējās atrodas dokumentu sagatavošanas stadijā. Kuivižos ostā visa zemes ir reģistrēta uz valsts vārda Satiksmes ministrijas personā. Zemes, uz kurām atrodas kraujlaukumi vai uz kurām atrodas uzņēmumu ēkas vai būves, ir iznomātas komercsabiedrībām, kuras veic uzņēmējdarbību Salacgrīvas ostā.

Salacas kreisajā krastā zeme Salacgrīvas ostas teritorijā pieder tikai valstij un pašvaldībai.  
Salacas labajā krastā zeme Salacgrīvas ostas teritorijā pieder tikai valstij un pašvaldībai.  
Uz zemes atrodas privātīpašumā esošas ēkas un būves.

Vēl nupat objektīvu apstākļu rezultātā izveidojušos, sadrumstaloto kopīpašuma attiecību rezultātā situācija neatbilda OP interesēm daudzos būtiskos jautājumos: bija problēmas nodrošināt apsardzi, caurlaižu režīmu, bija domstarpības zemes nomas pamatota apmēra pielīgšanā, nebija konkrēta īpašnieka un tml., konkrēti;

Tā, publiski pieejamā Zemesgrāmatu reģistrā uz 2005. gada 23. septembra pirkuma līguma pamata starp a/s „Brīvais Vilnis” un SIA "SALACAS TERMINĀLS" šajā Salacas krastā tika nostiprinātas īpašumtiesības uz kopīpašumu un noteikta sekojoša to lietošanas kārtība:

Uz a/s „Brīvais Vilnis” iznomātā ostas zemes gabala atrodas kopīpašniekiem kopīpašumā piederošas ēkas, būves, komunikācijas, hidrokonstrukcijas: ostas uzraudzības ēka 470,4 m<sup>2</sup> platībā, Kislovodskas tipa noliktavas ēka 1807,4 m<sup>2</sup> platībā, kuģu remonta ceha ēka ar sadzīves korpusu 3526,9 m<sup>2</sup> platībā, kuģu slips 170 tekošie metri, piestātne Nr.4 1061 m<sup>2</sup> platībā, piestātne Nr.5 489 m<sup>2</sup> platībā un piestātne Nr.6 625 m<sup>2</sup> platībā; caurlaides ēka ar sūkņu staciju 186,6 m<sup>2</sup> platībā, naftas saturošo ūdeņu attīrīšanas stacija 393,4 m<sup>2</sup> platībā un piestātne Nr.3 977 m<sup>2</sup> platībā.

Kopīpašnieku kopīpašums sadalīts domājamās daļās, kur SIA "SALACAS TERMINĀLS" pieder 8150/9707 domājamā daļa, bet a/s „BRĪVAIS VILNIS” pieder 1557/9707 domājamā daļa; pie kam: - atbrīvota no hipotēkām katra SIA "SALACAS TERMINĀLS" piederošā 8150/9707 domājamā daļa, kur parādnieks bija a/s "BRĪVAIS VILNIS: (a) ar 2005. gada 16. augusta "Baltic International Bank" piekrišanu r.13-1/1376 un (b) ar 2005. gada 24. augusta a/s LATVIJAS KRĀJBANKA piekrišanu, reģ.nr.20540a, 2005. gada 23. septembra pirkuma līgumam; - apgrūtināta par labu "Baltic International Bank" jeb ĶĪLAS ŅĒMĒJAM katra a/s „BRĪVAIS VILNIS” piederošā 1557/9707 domājamā daļa kopīpašumā.

Kopīpašnieki Zemesgrāmatā nostiprinājuši ar 2005. gada 23. septembra pirkuma līgumu noteikto kopīpašnieku nekustama īpašuma lietošanas kārtību; kur SIA "SALACAS TERMINĀLS", lietošanā un valdījumā pāriet ostas uzraudzības ēka 470,4 m<sup>2</sup> platībā, Kislovodskas tipa noliktavas ēka 1807,4 m<sup>2</sup> platībā, kuģu remonta ceha ēka ar sadzīves korpusu 3526,9 m<sup>2</sup> platībā, kuģu slips 170 tekošie metri, piestātne Nr.4 1061 m<sup>2</sup> platībā, piestātne Nr.5 489 m<sup>2</sup> platībā un piestātne Nr.6 625 m<sup>2</sup> platībā; bet A/S „BRĪVAIS VILNIS”, akciju sabiedrības lietošanā un valdījumā paliek caurlaides ēka ar sūkņu staciju 186,6 m<sup>2</sup> platībā, naftas saturošo ūdeņu attīrīšanas stacija 393,4 m<sup>2</sup> platībā un piestātne Nr.3 977 m<sup>2</sup> platībā.

Minētā situācija no OP viedokļa sekmīgi sakārtota un viss minētais nekustamais īpašums uz ostas zemes gabala ar 2007.gada 5.februāra kopīpašuma reālās sadales līgumu nostiprināts uz SIA "SALACAS TERMINĀLS" vārda, zemesgrāmatu publiski pieejamā reģistra žurnāls 300001917960, zemesgrāmatu tiesneša lēmuma datums 15.02.2007.

### **3.2. Atbilstība normatīvām prasībām: termins „mazā osta”**

Latvijā ir trīs lielas ostas – Liepāja, Rīga un Ventspils, kā arī septiņas mazas ostas – Engure, Lielupe, Mērsrags, Pāvilosta, Roja, Salacgrīva un Skulte, kuras izvietotas gar visu Latvijas jūras robežu.

Ostas var atšķirties izmēros, bet to pamatfunkcijas ir identiskas. Saskaņā ar „Likumu par ostām”, mazā osta ir noteikta ierobežota sauszemes teritorijas daļa, ieskaitot mākslīgi izveidotus uzbērumus, un iekšējo ūdeņu daļa, ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un ostas pieejā esošos kuģu ceļus, kas iekārtoti kuģu apkalpošanai. Papildus tam ir noteikts, ka mazo ostu darbības



patatvirzieni ir zvejniecība, zivju apstrāde, tūrisms, ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, kas ierobežo ostu attīstības iespējas.

Pārkrauto kravu apjoms mazajās ostās ir diezgan nenozīmīgs – tikai 2% no Latvijas ostās pārkrautā apjoma, bet tie ir nozīmīgi ekonomiskās attīstības elementi piekrastes reģionos. Mazās ostas ir attīstības bāze piekrastes teritorijās tādām nozarēm kā zvejniecība, kokapstrāde, kūdras apstrāde, tūrisms un ūdenssports.

Secinājumi attiecībā uz mazajām ostām ir šādi:

- mazo ostu attīstības iespējas netiek izmantotas, tur ir novecojusi infrastruktūra;
- gandrīz visās ostās ir ierobežojumi kuģošanai (arī jahtu) nepietiekoša ostu akvatorija dziļuma dēļ.

### 3.sadaļas „Tiesiskie aspekti” kopsavilkums

*Ostas darbību reglamentē „Likums par ostām”.*

*Ostas zemi vai citu nekustamo īpašumu var arī atsavināt likumā "Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts un sabiedriskajām vajadzībām" noteiktajā kārtībā.*

*Salacgrīvas piestātne Nr.1 ir Salacgrīvas ostas pārvaldes īpašums, un ir iznomāta SIA “Salacgrīva Termināls”. Salacgrīvā piestātne Nr. 2 pieder Salacgrīvas ostas pārvaldei. Pārējās piestātnes atrodas privātīpašnieku īpašumā.*

*Kopējās hidrotehniskās būves – Ziemeļu un Dienvidu moli Salacgrīvas un Kuivižu ostās saskaņā ar LR Satiksmes ministrijas rīkojumu Nr.56 ir nodoti Salacgrīvas ostas pārvaldes valdījumā.*

*Uz šo brīdi Salacgrīvā Zemesgrāmatā ir reģistrēti aptuveni 90% no ostas teritorijā esošajām zemēm. Zemes, uz kurām atrodas kraujlaukumi vai uz kurām atrodas uzņēmumu ēkas vai būves, ir iznomātas komercsabiedrībām, kuras veic uzņēmējdarbību Salacgrīvas ostā. Salacas kreisajā krastā zeme Salacgrīvas ostas teritorijā pieder tikai valstij un pašvaldībai. Salacas labajā krastā zeme Salacgrīvas ostas teritorijā pieder tikai valstij un pašvaldībai. Uz zemes atrodas privātīpašumā esošas ēkas un būves.*

*Likuma „Par ostām” izpratnē Salacgrīvas osta ir mazā osta.*

*Ir noteikts, ka mazo ostu darbības pamatvirzieni ir zvejniecība, zivju apstrāde, tūrisms, ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, kas ierobežo ostu attīstības iespējas.*

*Nozares attīstības dokumenti atbalsta transporta sistēmas, tai skaitā mazo ostu attīstības nepieciešamību.*

*Reģiona attīstības dokumentos galvenie secinājumi attiecībā uz mazajām ostām:*

- mazo ostu attīstības iespējas netiek izmantotas, tur ir novecojusi infrastruktūra;
- gandrīz visās ostās ir ierobežojumi kuģošanai (arī jahtu) nepietiekoša ostu akvatorija dziļuma dēļ.

## 4.SADAĻA SALACGRĪVAS OSTAS KRAVU BASEINA IZPĒTE

Apsteidzot turpmākos secinājumus, konstatēts, ka kravu baseinā sasniedzamie kravu resursi neprasa pārskatījumu to iespējamās samazināšanās sakarā, vērtējami kā ilgtermiņa un noturīgi, ļaujot organizēt dažādu kravu piesaisti.

### 4.1. Koksnes resursi

Rīgas reģiona attīstības aģentūras 2005.gada septembra pētījums par OP kravu baseinā pieejamiem koksnes resursiem, konstatē: „(..) Katru gadu Latvijā veidojas koksnes pieaugums, kas pēc pašreizējiem aprēķiniem ir 16,5 miljoni m<sup>3</sup> gadā. Katru gadu zināms daudzums koksnes tiek nocirsts, veicot izaugušās koksnes ražas ievākšanu galvenajā cirtē, kā arī cērtot kokus kopšanas un sanitārajās cirtēs paliekošās mežaudzes stāvokļa uzlabošanai. 2005.gadā Latvijā tika nocirsti 11,26 miljoni m<sup>3</sup> koksnes. [Koku ciršanas apjomu dinamiku](#) ietekmē vairāki faktori - valsts attīstība, vispārējā ekonomiskā situācija, kokmateriālu cenas tirgū, likumdošana utt. Ilgākā laika periodā koksnes resursu ieguves apjomus no viena hektāra meža zemes var saistīt ar Latvijas kā valsts ekonomisko attīstību.

Kā redzams (skatīt (zīm.nr.3.) Salacgrīvas ostas kravu baseina mežu īpatsvars sastāda vidēji no 40-45%. Kopumā Salacgrīvas ostas kravu baseinā ietilpstošos rajonus var vērtēt, kā vienus no mežainākajiem Latvijā, neieskaitot Ventspils, Talsu un Aizkraukles rajonus, kur mežainums vidēji sastāda 50 – 60%.

Saskaņā ar pašreizējiem ciršanas apjomiem dabiskā koksnes atjaunošanās ir lielāka. Tā kā ikgadējie koksnes izciršanas apjomi būtiski netiek palielināti, koksnes resursu pieejamība ilgtermiņa periodā ir garantēta (..)”.

Secinājums: Ostai, strādājot pie pašreizējiem apjomiem ar tendenci tos palielināt par 50%, koksnes resursi, tai skaitā kurināmā šķelda, pietiktu vairāk nekā 50 gadiem.

### Zīm. nr.3.) Latvijas rajonu mežu īpatsvars % (datu sākotnējais avots: Latvijas Republikas Zemkopības Ministrija)



## 4.2. Kūdras resursi

Iegūto kūdru Latvijā atkarībā no ieguves purva veida (no t.s. zemajiem vai augstajiem purviem), izmanto augsnes bagātināšanai vai enerģētikā. Latvijā zemie purvi aizņem apmēram 49% no purvu kopplatības, augstie purvi – 42% no purvu kopplatības. Salacgrīvas ostas kravu baseins ir bagāts gan ar augstajiem, gan ar zemajiem purviem. Kūdras krājumi Vidzemes mazo ostu kravu baseinā sastāda aptuveni 200 milj. tonnu. (šeit un turpmāk dati: Salacgrīvas ostas pārvalde „Salacgrīvas ostas biznesa plāns”, Salacgrīva 2005).

Kopējie detāli izpētītie kūdras krājumi valstī ir 860 milj. t (pie nosacītā mitruma 40%). Daļa šo krājumu atrodas dažādās aizsargājamās teritorijās, tāpēc izmantot varētu apmēram 700-750 milj. t kūdras. Interese par kūdras resursiem Latvijā ir pieaugusi pēdējā laikā, jo lielākajā daļā valstu kūdras resursi praktiski ir izsmelti (dati: Latvijas vides aģentūra “Resursu patēriņa novērtējums” Rīga 2004).

Rīgas reģiona attīstības aģentūras 2005.gada septembra pētījums Salacgrīvas ostas kravu baseina aptuvenajā teritorijā atzīmē 19 aktīvas kūdras ieguves vietas, uz kurām vidēji līdz 2019. gadam ir 8196 tūkst. tonnu ieguves limits.

Bez tam Rīgas reģiona attīstības aģentūras 2005.gada septembra pētījums turpat norāda septiņus purvus, kuros agrāk ir notikusi kūdras ieguve, bet tajos ir atlikuši vēl aptuveni 1657 tūkst. t kūdras krājumu.

Pašreiz Salacgrīvas ostas kravu baseinā kūdras ieguves limiti ievērojami pārsniedz ieguves apjomus, un arī licenču darbības termiņi vairumā atradņu pārsniedz vēl 10 gadus ( vidēji līdz 2019. gadam). Apstrādāto kravu apjoms ostā ir ievērojami zemāks par iegūto kūdras apjomu, kas liecina par to, ka daļu kūdras izmanto Latvijas lauksaimniecībā un enerģētikā, kā arī daļa tiek eksportēta caur citām ostām. Tā kā ostā beramkravu apstrāde ir uzsākta tikai 2004. gadā, un kūdra līdz tam tika eksportēta caur Rīgas un Pērnavas ostām, tad ir pašsaprotams, ka kravu novirzīšana uz Salacgrīvas ostu no Rīgas vai Skultes ostām ir saistīta ar kūdras eksporta tradīcijām un ostu savstarpējo konkurenci.

Pie pašreizējiem kūdras izstrādes apjomiem, kuri 2004. gadā bija 129,53 tūkst. t un kūdras ieguves limitiem 8196 tūkst. t kūdras pietiktu vairāk nekā 50 gadiem.

Secinājums: Šādā apmērā kūdras ieguves apjomi var turpināties ne tikai tuvākos 10 gadus, bet arī vēl ilgāk. Tas gan ir atkarīgs no pieprasījuma, kā arī zināmā mērā no klimatiskajiem apstākļiem.

Bez tam aptuveni 30% no pārkrautā kūdras apjoma tiek ievests no Igaunijas pierobežas rajoniem – Pērnavas un Viljandes rajonos atrodas Igaunijas lielākās kūdras ieguves vietas

## 4.3. Šķembas

2005. gadā Salacgrīvas ostā tika apstrādāts 26,78 tūkst. t šķembu, kuras ievada no Skandināvijas valstīm. Tomēr šāda veida kravu apkalpošanu nevar uzskatīt par ilglaičīgu, jo to apjoms ir atkarīgs no remontējamo autoceļu atrašanās vietas un posmu garumiem.

## 4.4. Enerģētiskā šķelda

Palielinoties pieprasījumam pēc atjaunojamiem energoresursiem Eiropas Savienības valstīs, būtisks kravu pieaugums tuvākajos gados prognozējams enerģētiskās šķeldas eksportā. Prognozētais apjoms, kas tuvākajos gados varētu tikt sūtīts caur Salacgrīvas ostu, ir 600 000 m<sup>3</sup>. (dati: Salacgrīvas ostas pārvalde) Enerģētiskās šķeldas kravu baseins iekļauj arī Dienvidigauņiju, no kurienes jau 2005., 2006. un 2007.gadā kravas tika transportētas uz Salacgrīvas ostu.

Koksnes šķeldu eksportā konkurence patlaban pastāv starp Salacgrīvas un Skultes ostu. Uzskatāms, ka šī konkurence ir nepamatota, jo enerģētiskās šķeldas apjomi kravu baseina teritorijā ir pietiekoši. Konkurence galvenokārt pastāv starp stividoriem kravu nosūtītāju piesaistē.

#### 4.4. Keramzīts

Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā Latvijā ir ievērojami aktivizējusies celtniecība, tādējādi 2004.gadā tika pārkrauti 12,4 tūkst. t keramzīta, 2005. gadā 44,7 tūkst. t keramzīta, bet 2007.gadā jau 105,5 tūkst. t keramzīta. Paredzams, ka līdz 2013.gadam celtniecības aktivitātes valstī vairs neaugs, tāpēc tuvāko 7-8 gadu laikā celtniecības materiāla keramzīta imports Salacgrīvas ostā vairs būtiski nepieaugs – tas varētu svārstīties no 50 000 līdz t 100 000 tonnu gadā.

#### 4.sadaļas „Salacgrīvas ostas kravu baseina izpēte” kopsavilkums

*Uz papīrmalkas apaļkoksnes eksportu balstītais apgrozījums mainās pret beramkravu (t.sk. koksnes produkta - šķeldas) importa – eksporta apgrozījumu.*

*Kravu baseinā sasniedzamie kravu resursi neprasa pārskatījumu to iespējamās samazināšanās sakarā, vērtējami kā ilgtermiņa un noturīgi, ļaujot organizēt dažādu kravu piesaisti:*

- *Salacgrīvas ostas kravu baseina mežu īpatsvars sastāda vidēji no 40-45%. Ostai, strādājot pie pašreizējiem apjomiem ar tendenci tos palielināt par 50%, koksnes resursi, tai skaitā kurināmā šķelda, pietiktu vairāk nekā 50 gadiem;*
- *Salacgrīvas ostas kravu baseins ir bagāts gan ar augstajiem, gan ar zemajiem purviem. Kūdras krājumi Vidzemes mazo ostu kravu baseinā sastāda aptuveni 200 milj. tonnu. Pie pašreizējiem kūdras izstrādes apjomiem, kuri 2004. gadā bija 129,53 tūkst. t un kūdras ieguves limitiem 8196 tūkst. t kūdras pietiktu vairāk nekā 50 gadiem. Bez tam aptuveni 30% no pārkrautā kūdras apjoma tiek ievests no Igaunijas pierobežas rajoniem – Pērnavas un Viljandes rajonos atrodas Igaunijas lielākās kūdras ieguves vietas;*
- *būtisks kravu pieaugums tuvākajos gados prognozējams enerģētiskās šķeldas eksportā;*
- *prognozētais apjoms, kas tuvākajos gados varētu tikt sūtīts caur Salacgrīvas ostu, ir 600 000 m<sup>3</sup>.*
- *ja līdz 2013.gadam celtniecības aktivitātes valstī saglabāsies līdzšinējā apjomā un nepalielināsies, tad tuvāko 7-8 gadu laikā celtniecības materiāla keramzīta imports Salacgrīvas ostā svārstīsies no 50 000 līdz 100 000 tonnu gadā.*

## 5.SADAĻA KRAVU PLŪSMAS, TO TENDENCES SALACGRĪVAS OSTĀ

Pašlaik galvenokārt notiek tikai lauksaimnieciskā ražošana, dabas resursu ieguve un to jēlprodukcijas eksports, kas ilgtermiņa periodā pasaules globalizācijas kontekstos nepietiekoši nodrošina teritoriju ekonomisko attīstību un labklājību.

Salacgrīvas ostas kravu baseinā ir reālas iespējas attīstīt dažādus uzņēmējdarbības veidus, piemēram, enerģētiskās šķeldas audzēšanu un ražošanu, kūdras ieguves intensificēšanu, apaļkoksnes izstrādi, kā arī dažādu zāgmateriālu ražošanu. Šobrīd ekonomiskā situācija un tirgus pieprasījums strauji mainās, bet līdz 2007.gadam Salacgrīvas ostā pārsvarā apstrādāja koksnes kravas (papīrmalka un kurināmā malka) eksportam, kur:

1. Papīrmalka un malka galvenokārt tiek eksportēta uz Somiju, Zviedriju un Norvēģiju.
2. Keramzītu importē no Zviedrijas, Polijas, Somijas, Dānijas.
3. Kūdras eksportē uz Holandi, Lielbritāniju un Spāniju.
4. Nelielu procentu no kopējā kravu apgrozījuma sastāda ciete, kartupeļi, šķembas un zivrupniecības kravas. *Dati: pētījums „Salacgrīvas ostas turpmākās darbības plāns. 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris”*

Uzņēmēji, kas nodarbojas ar koksnes vai kūdras izstrādi, lielā mērā ir atkarīgi no ostas darbības. Pētījumā „Salacgrīvas ostas turpmākās darbības plāns. 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris” konstatēts, ka lielajiem eksportētājiem, ekspeditoriem, kravu aģentiem un kuģu īpašniekiem ir pietiekami liela inerce un loģistikas koridori tiek mainīti lēnām (..).”

### 5.1. Komercedarbība ostas teritorijā

Salacgrīvas ostā komercedarbību veic vairāki uzņēmumi.

#### **SIA ”Salacgrīva Termināls”**

SIA ”Salacgrīva Termināls” ir izveidota 2003.gada maijā. Tās pamatvirziens – kravu apstrāde, uzglabāšana un pārkraušana (stividordarbība). Tās īpašnieki – Igaunijas uzņēmums ”BRAD Investment”, kas veiksmīgi darbojas kravu pārvadājuma, ekspeditoru un kuģu aģentu tirgū Igaunijā, un viena privātpersona.

SIA ”Salacgrīva Termināls” savu darbību Salacgrīvas ostā ir uzsākusi 2003.gada jūnijā, kad starp ostas pārvaldi un SIA ”Salacgrīva Termināls” tika noslēgti zemes nomas un piestātnes nr.1 nomas līgumi.

2003.gadā 2.pusgadā SIA „Salacgrīva Termināls” ir investējusi kraujlaukumu sakārtošanā, pakāpeniski iekarojusi savu vietu esošajā kravu pārkraušanas tirgū, kā arī sākusi nosūtīt beramkravas no piestātnes Nr.1.

Labi pārzinot Igaunijas ekonomiku un tās tendences, Latvijai iestājoties ES, SIA ”Salacgrīva termināls” sākot ar 2004.gada jūniju ir sākusi apkalpot Igaunijas kravas – tiek importētas keramzīta granulas rūpnīcai Hedemestē, eksportēta fasētā kūdra no Viljandi. 2004.gada nogalē tika uzsākta beramās kūdras eksports – eksportētāji – a/s “Seda”, SIA “Zilākalna kūdra”.

Patreiz SIA “Salacgrīva Termināls” pārkrauj keramzīta granulas, fasēto un beramo kūdras, koksnes šķeldu, granīta šķembas, apaļkoksni.

Kravu nosūtītāji un saņēmēji, izmantojot piestātņi Nr.1, ir SIA Stora Enso Mežs, SIA Rottneros Baltic, SIA “Baltic Forest”, A/s “Maxit Estonia” (Igaunija), SIA “Zilākalna kūdra”, a/s “Seda”, a/s „Eesti Turbatootet” (Igaunija) u.c.

**SIA „Salacas Termināls”** ir izveidota 2005.gadā. Tās pamatvirziens – kravu apstrāde, uzglabāšana un pārkraušana (stividordarbība). Tās īpašnieki – Igaunijas uzņēmums ”United Logers”, un divas privātpersonas.

SIA ”Salaca Termināls” savu darbību Salacgrīvas ostā ir uzsākusi 2005.gada oktobrī, kad tā no a/s „Brīvais vilnis” iegādājās piestātņi Nr.4, 5 un 6, noliktavas ēku, kuģu remonta ēku.

Patreiz SIA “Salacas Termināls” pārkrauj koksnes šķeldu, apaļkoksni, kamīnmalku. Kravu nosūtītāji un saņēmēji, izmantojot piestātņi Nr.4, ir SIA „Smiltene MS”, SIA „Green energy”, OU „United Logers” (Igaunija) u.c.

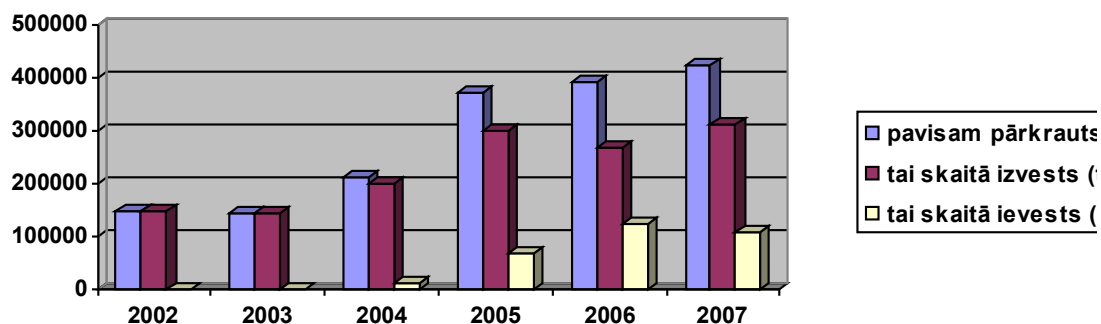
A/s “Brīvais vilnis” dibināta 1991.gadā uz zvejnieku kolhoza “Brīvais vilnis” ekonomiskās bāzes. A/s “Brīvais vilnis” ir viena no lielākajām zvejnieku un zivju apstrādes sabiedrībām Latvijā. Uzņēmums pēc iestājas ES veic ražošanas un saimniecības pārkārtošanu, līdz ar ko uzņēmums strādā ar daļēju jaudu. Uzņēmumā tiek pārstrādātas gan okeāna, gan Baltijas jūras zivis. Sagatavotā produkcija galvenokārt tiek eksportēta uz Krievijas Federāciju.

A/s “Brīvais vilnis” ir piestātnes Nr.3, kura izvietotas Salacas upes labajā krastā, īpašnieks un operators. Galvenais klienti, kas strādā no piestātnes Nr.3, ir Salacgrīvas ostā strādājošie zvejnieki.

## 5.2. Kravu apjoms Salacgrīvas ostā, tā izmaiņas

Pārkrauto kravu apjoma pieaugums 2007.gadā attiecībā pret iepriekšējo gadu praktiski paliek nemanīgs.

Tabula Nr.5. Kravu plūsma Salacgrīvas ostā 2002.gads- 2007.gads



	2002	2003	% pret iep. gadu	2004	% pret iep. gadu	2005	% pret iep. gadu	2006	% pret iep. gadu	2007	% pret iep. gadu
pavisam pārkrauts (t)	148755	144533	-3%	212586	32%	371070	43%	389471	5%	421545	9%
tai sk. izvests (t)	148755	144533	-3%	200249	28%	300038	33%	266238	13%	312109	17%
tai sk. ievests (t)	0	0		12337	100%	71032	83%	123233	42%	108436	-12%

### Pārkrauto kravu uzskaites struktūras dinamikas:

- līdz 1992.gadam Salacgrīvas osta tika izmantota vienīgi kā zvejas osta, 1992.gada 3.jūnijā Salacgrīvas ostā ienāca pirmais kuģis “Karl Manfred” pēc kokmateriāliem. (Dati: plāns 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris);
- 2002.gada OP kravu uzskaites sortiments: papīrmalka, zāģbaļķi, malka, zivis, citi; mērvienība- tonna;
- 2003.gada OP kravu uzskaites sortiments: papīrmalka, zāģbaļķi, malka, zivis, šķelda, citi; mērvienība- tonna;
- 2004.gada OP kravu uzskaites sortiments: papīrmalka, zāģbaļķi, malka, zivis, keramzīts, kūdra, šķelda, citi; mērvienība- tonna;
- no 2004.gada paralēli esošai uzskaitē ieviests patreizējais grupu sortiments: apaļkoksne, zivis, beramās kravas, citas; mērvienība- tonna;

**Tabula Nr.6. Sveramo un beramkravu savstarpējā atbilstība, ņemot vērā atsevišķu kravu tilpuma vienības īpatsvaru un pretēji – svara vienības tilpumu; dati: Salacgrīvas ostas pārvalde.**

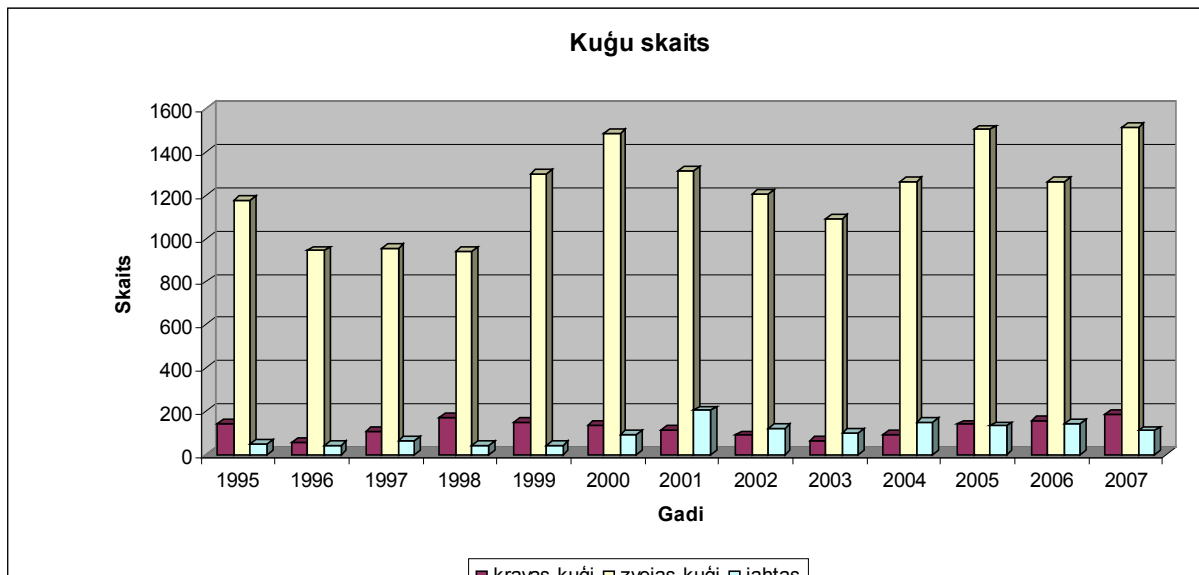
Vidējais aprēķina kuģis (tūkst t, m3, GT)	
Kuģa GT	2,900
Vidējais kravu apjoms vienam reisam (koksne)- m3	3,000
Vidējais kravu apjoms vienam reisam (koksne)- t	2,550
Vidējais kravu apjoms vienam reisam (šķelda)- m3	6,000
Vidējais kravu apjoms vienam reisam (šķelda)- t	2,400
Vidējais kravu apjoms vienam reisam (kūdra)- m3	6,000
Vidējais kravu apjoms vienam reisam (kūdra)- t	2,400

### Apkalpoto kuģu skaits, tā analīze

Matemātiski vidējais apkalpoto kuģu skaits pēc 2007.gada datiem ik mēnesī (gab.) 15,4. Matemātiski vidējā apkalpotā kuģa pārkrautā vidējā krava tonnās pēc 2007.gada datiem atbilst 2278,6 t/uz katru kuģi:

- Salacgrīvas ostas teritorijā Kuivižos piestātnes tiek izmantotas piekrastes zvejas laivu apkalpošanai (tās izmanto piekrastes zvejnieki). Kuivižos 2006.gadā ir izbūvēta zivju saldētava. Izmaksas ap 1,0 milj. EUR. 2007.gadā ir sākta un tika pabeigta ostas molu rekonstrukciju un jaunas zvejas piestātnes izbūve. Izmaksas 1,0 milj. Ls;
- grafiks „Apkalpoto kuģu skaits Salacgrīvas ostā (1995-2007)” norāda ievērojamo zvejas kuģu apmeklējumu ostā īpatsvaru. Saskaņā ar OP datiem, tie netiek iekļauti gada pārskatu rādītājos;

### Zīm nr.4. Apkalpoto kuģu skaits Salacgrīvas ostā (1995-2007)



- Salacgrīvā ostas pārvalde kopīgi ar Salacgrīvas pilsētas domi Salacgrīvā ir izveidojusi jahtu ostu, kuru katru gadu apmeklē ap 130 jahtām;
- 2006.gadā Kuivižu ostas teritorijā sākās atpūtas un rehabilitācijas centra izbūve – tās kopējās izmaksas ap 3,0 milj. Ls. 2006.gadā noslēgts līgums ar komercsabiedrību par atpūtas kompleksa un viesnīcas izbūvi, investējot tajā 4 milj. Ls;
- grafiks „Apkalpoto kuģu skaits Salacgrīvas ostā (1995-2003)” norāda pieaugošu jahtu apmeklējumu ostā īpatsvaru. Saskaņā ar OP datiem, tie netiek iekļauti gada pārskatu rādītājos, tātad netiek aplūkoti šajā plānā.

### 5.3. Sezonalitātes problēmas: ziemas navigācijas periods kā drauds kravu plūsmas noturībai

Nozīmīgs drauds visām Rīgas jūras līča mazajām ostām ir ziemas navigācijas periods, kad rodas papildus izmaksas kuģošanas nodrošināšanai. Reizi trīs gados Rīgas jūras līča piekrastes mazo ostu kuģu ceļi un akvatorijas aizsalst un nav kuģojamas vienu mēnesi – parasti februāra beigās – marta vidus. Visās Rīgas jūras līča mazajās ostās ziemā vidēji ledus segas biežums nepārsniedz 26 cm, kas pieļauj, ka vairumā gadījumu kuģi spēj ienākt ostā bez ledlaužu palīdzības. Tomēr biežākas ledus segas izveidošanās rezultātā tiek paralizēta ostas darbība, jo to īpašumā nav ledlaužu, kas izlauztu ceļu Rīgas jūras līcī. Daļēji problēma tiek risināta ziemas periodos nomājot ledlauzi, taču tas ir ekonomiski izdevīgi, kamēr nav aizsalis Rīgas jūras līcis. Aizsalstot Rīgas jūras līcim, kuģošanas nodrošināšana ostā atzīstama par nerentablu.

Pētījuma „Salacgrīvas ostas turpmākās darbības plāns. 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris” autori atzīst: „(..) 2002./ 2003. gada bargā ziema iespaidoja visu mazo ostu darbību, jo pagaidām Latvijas valstij nav savas ziemas kuģošanas politikas. Visas mazās ostas, tai skaitā Salacgrīva, ar to rīcībā esošiem velkoņiem ir gatavas nodrošināt ziemas navigāciju ostas akvatorijās, taču kuģošana ledus apstākļos Rīgas jūras līcī ir valsts jautājums(..)”.

Rīgas jūras līča aizsalšanas fakti, ledus segas vidējam biežumam pārsniedzot 26 cm, kravu plūsmu Salacgrīvas ostā un tās prognozi ietekmē sekojoši:

**Tabula Nr.7. Kravu plūsmas statistika (t) pa kalendārajiem mēnešiem:**

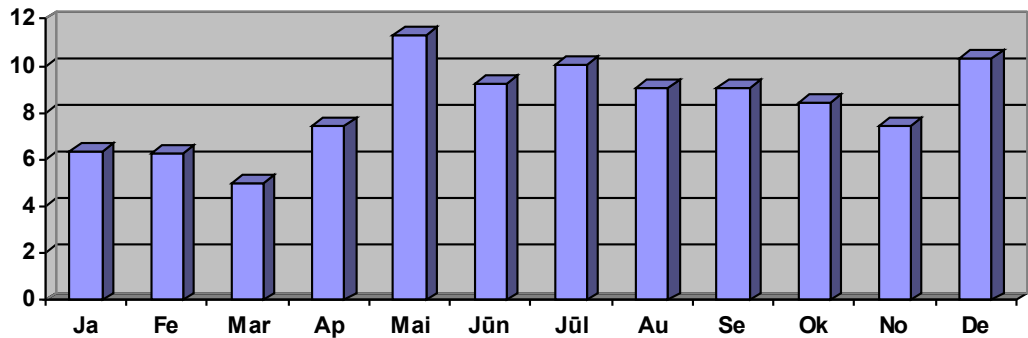
	Jan.	Fe.	Mar.	Apr.	Maijs	Jūn.	Jūl.	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.
200	1120			1509		1006	1565		2065	1346	2168	
2	2	9341	8164	4	8032	0	5	7258	9	5	2	8143
200				3298	4520	1481	1745		2280	1351		
3	0	0	0	6	6	1	3	9356	4	0	5420	12675
200	1483			1821	1701	1873	2475	2185	2280	1044	1459	
4	3	9619	8001	0	2	0	7	5	1	5	3	31730
200	2148	3112	2444	2643	3465	2998	2349	3261	3832	2965	2568	
5	3	6	3	0	4	4	7	3	6	9	6	53169
200	3363	2630		2373	3992	5398	5000	4497	1732	3517	3876	
6	1	1	0	6	9	9	9	8	1	1	5	25642
200	2562	2872	4323	3910	4598	2883	3756	3646	3058	3914	1917	43247
7	1	0	8	6	0	4	2	1	2	0	2	

Papildus ilgtermiņa hidrometeoroloģiskām prognozēm, OP ņem vērā tās iemantotajā pieredzē pamatoto pieņēmumu, ka Salacgrīvas ostā navigāciju ziemas mēnešos vidēji vienu reizi trīs gados uz 1 mēnesi ierobežo ledus:

- pēc OP datiem 1996.gadā ledus apstākļu dēļ osta nebija kuģojama 3,5 mēnešus;
- pēc OP datiem par pēdējiem 78 kalendārajiem mēnešiem, pilnīga dīkstāve ostā ledus apstākļu dēļ konstatēta tikai 2003.gada janvārī – martā, 2006.gada martā.

**Zīm.nr.5. Kravu apgrozījums (t) gada kalendārajos mēnešos pēc 2002.gada -2007.gada pirmo sešu mēnešu datiem pret šo gadu kopējo apgrozījumu vertikālās ass procentuālā griezumā.**





Tātad, kamēr īstermiņa (kalendārā gada) saistībām jāērķinās ar ostas aizsalšanas draudiem, radot līdz pat ¼ gada apgrozījuma krituma, salīdzinoši nosacīta (6 un ½ gadu) ilgtermiņa uzskaites dati ledus apstākļu dēļ sezonālītātes apgrozījuma svārstību risku uzrāda ne lielāku kā 4:78 jeb 0,05%.

#### 5.4. Kravu struktūra ostas kravu baseinā

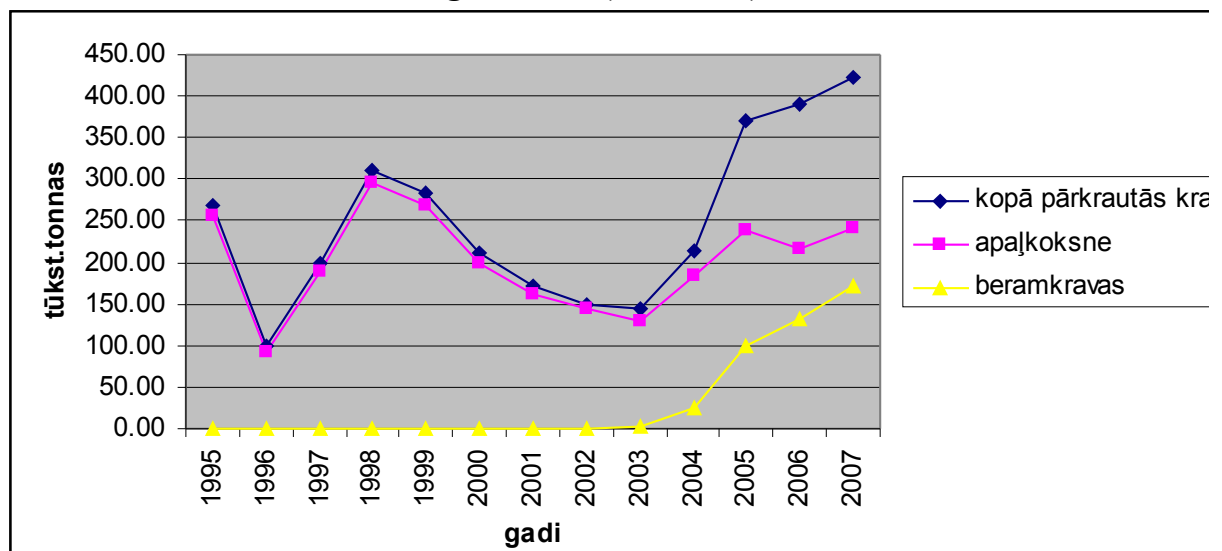
Uz papīrmalkas apaļkoksnes eksportu balstītais apgrozījums mainās pret beramkravu (t.sk. koksnes produkta - šķeldas) importa – eksporta apgrozījumu.

**Tabula Nr.8. Salacgrīvas osta. Kravu apjomi (tonnās), kuģu apgrozījuma struktūra pēc jaunās kravu uzskaites struktūras**

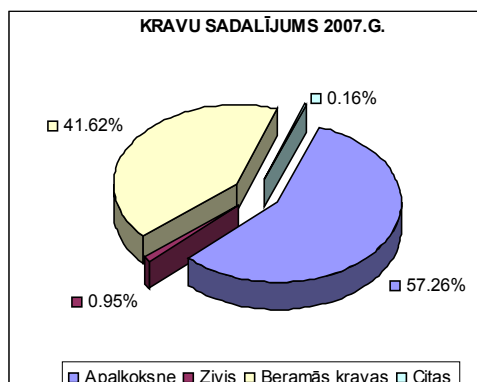
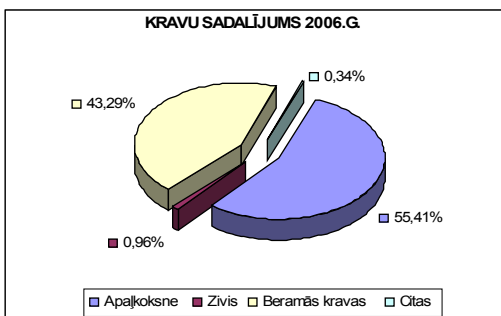
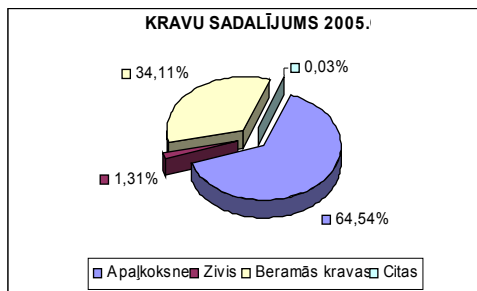
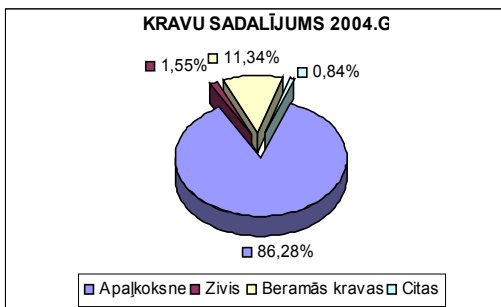
	2004	2005	2006	2007
Apaļkoksne, (t.sk: papīrmalka, zāģbaļķi, malka)	183411	239503	215801	241382
Zivis	3290	4872	3739	4025
Beramās kravas	24109	126570	168594	175467
Citas	1776	125	1338	671
KOPĀ	212586	371070	389472	421545

Uzskatāmi redzams, kā pieaugot kopējam pārkrauto kravu apjomam tajā sarūk papīrmalkas daudzums un pieaug beramkravu daudzums

**Zīm nr.6. Kravu struktūra Salacgrīvas ostā (1995-2007)**



**Zīm nr.7. Kravu sadalījums Salacgrīvas ostā 2004-2007.**



## 5.sadaļas „Kravu plūsmas, to tendences Salacgrīvas ostā” kopsavilkums

*Patreiz ostā pārsvarā apstrādā koksnes kravas (papīrmalka un kurināmā malka) eksportam:*

- *papīrmalka un malka galvenokārt tiek eksportēta uz Somiju, Zviedriju un Norvēģiju;*
- *keramzītu importē no Zviedrijas, Polijas, Somijas, Dānijas;*
- *kūdru eksportē uz Holandi, Lielbritāniju un Spāniju;*
- *nelielu procentu no kopējā kravu apgrozījuma sastāda ciete, kartupeļi, šķembas un zivrūpniecības kravas.*

**Pārkrauto kravu apjoma pieaugums** *Pārkrauto kravu apjoma pieaugums 2007.gadā attiecībā pret iepriekšējo gadu praktiski paliek nemanīgs.*

*Matemātiski vidējais apkalpoto kuģu skaits pēc 2007.gada datiem ik mēnesī (gab.) 15,4. Matemātiski vidējā apkalpotā kuģa pārkrautā vidējā krava tonnās pēc 2007.gada datiem atbilst 2278,60 t/uz katru kuģi.*

*Uz papīrmalkas apaļkoksnes eksportu balstītais apgrozījums mainās pret beramkravu (t.sk. koksnes produkta - šķeldas) importa – eksporta apgrozījumu.*

### **Sezonalitātes ietekme**

*Salacgrīvas ostā navigāciju ziemas mēnešos vidēji vienu reizi trīs gados uz 1 mēnesi ierobežo ledus. Tātad, kamēr īstermiņa (kalendārā gada) saistībām jārežķinās ar ostas aizsalšanas draudiem, radot līdz pat ¼ gada apgrozījuma krituma, salīdzinoši nosacīta (6 un ½ gadu) ilgtermiņa uzskaites dati ledus apstākļu dēļ sezonalitātes apgrozījuma svārstību risku uzrāda ne lielāku kā 4:78 jeb 0,05%.*

### **Tirgus dalībnieki**

*Lielajiem eksportētājiem, ekspeditoriem, kravu aģentiem un kuģu īpašniekiem ir pietiekami liela inerce un loģistikas koridori tiek mainīti lēnām.*

*Galvenie tirgus dalībnieku Salacgrīvas ostā ir:*

- *SIA "Salacgrīva Termināls" ir izveidota 2003.gada maijā. Tās pamatvirziens – kravu apstrāde, uzglabāšana un pārkraušana (stividordarbība);*
- *SIA "Salaca Termināls" ir izveidota 2005.gadā. Tās pamatvirziens – kravu apstrāde, uzglabāšana un pārkraušana (stividordarbība);*
- *A/s "Brīvais vilnis" dibināta 1991.gadā uz zvejnieku kolhoza "Brīvais vilnis" ekonomiskās bāzes. A/s "Brīvais vilnis" ir viena no lielākajām zvejnieku un zivju apstrādes sabiedrībām Latvijā.*

## 6.SADAĻA SALACGRĪVAS OSTAS SPĒJAS APKALPOT KRAVU PLŪSMU. ESOŠĀ SITUĀCIJA UN PROGNOZE

Vērtējot Salacgrīvas ostas tehnisko nodrošinājumu, par būtisku atzīstama ostas pārvaldes politika savu normatīvi noteikto pakalpojumu sniegšanā un ārpakalpojumu piesaistē, kas nepieciešami ostā strādājošo stividorkompāniju, kraujlaukumu nomnieku darbībai. Praktiski ostas pārvalde norobežojas no stividorkompāniju un kraujlaukumu nomnieku tehniskā nodrošinājuma: tie ekspluatē un uztur savu vai nomātu iekraušanas tehniku; komplektē un apmāca savu darbspēku un tml. Šāda politika, ja tā ir konsekventa un interesentiem viegli uzzināma, ir atzīstama par tālredzīgu, jo praksē par jebkuru kravas ceļam nepieciešamu tehnisku jaunievedumu jau savlaicīgi rūpējas aģenta- stividora- kravas nosūtītāja un citu iesaistīto personu sasaiste, un, būtiski, ka nav faktu, ka šāda pieeja būtu bremzējusi ostas attīstību, kavējusi jaunievedumus.

No ostas pārvaldes viedokļa tas ļauj atbrīvoties no ievērojamiem blakus izdevumiem universālas un/vai specializētas izkraušanas tehnikas uzturēšanā un uzkrājumu veidošanā tās savlaicīgai nomainībai, laikietilpīgai un darbietilpīgai pastāvīga personāla komplektēšanai un uzturēšanai pie mainīgas kravu plūsmas, izdevumu segšanas tehnikas un personāla uzturēšanai ar ostas pārvaldes darbību pilnīgi nesaistītu un neprognozējamu (*force majeure*) faktoru izraisītas dīkstāves vai virsstundu darba gadījumā utt.

Arī šeit turpmākos aprēķinos un prognozēs atkrīt nepieciešamība ierēķināt atbilstošus tehnikas iegādes un amortizācijas izdevumus, darba samaksas un sociālās apdrošināšanas iemaksas, kas nav paredzami un iekļaujami ikgadējā OP budžetā. OP rīcībā esošie dati un pētījumi rāda, ka ostas noslodze ne tuvu nav sasniegusi savu maksimālo robežu.

Iepriekš vērtējot kravu plūsmas virziena statistiku, var droši teikt, ka ievērojama daļa kuģu ie brauc ostā, retāk - izbrauc no ostas, bez kravas. Tikai uz kravu plūsmas datiem balstīti, konkrēti matemātiski aprēķini uz ik kuģi šeit uzrādītu kļūdainu rezultātu, kas tomēr neatceļ pašu šo faktu.

Rīgas reģiona attīstības aģentūras 2005.gada septembra pētījums konstatē, ka „(..)ņemot vērā Salacgrīvas ostas ģeogrāfiski izdevīgo stāvokli attiecībā pret kravu baseiniem un Igaunijas tiešo tuvumu, ir pamats uzskatīt, ka Salacgrīvas osta vēl nav izsmēlusi savas iespējas. Saskaņā ar ostu kravas pārkraušanas potenciālo jaudu, tā ir noslogota tikai vidēji par 49%. (..)” Minētais nav vērtējams kā kāds OP darbības trūkums, jo arī, piemēram, FM sastādītais Darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” projekts 19-20 lpp konstatē: „(..) Ostas pilnībā neizmanto maksimālo jaudu, Rīgas osta izmanto 53%, Liepājas osta – 60%, bet Ventspils osta tikai 33% no paredzētās jaudas (..)”

### **Draudi - pietātņu maksimālās noslodzes sasniegšana un apkalpoto kuģu skaits:**

Patreizējo pietātņu praktiskā maksimālās noslodzes aprēķina skaitlis 700000 t atbilst:

1. 274,07 aprēķina kuģiem ar bruto tilpību GT 2554 t;
2. 340,79 apkalpotiem kuģiem ar praktisko kravnesību 2054 t; kur apkalpoto kuģu skaits gandrīz divas reizes pārsniedz patreizējo tehnoloģiju prakses diktēto intensitātes pakāpi „kuģis divās dienās”, kas radīs pārslodzi un avārijas risku, t.s. „overtrading” efektu;
3. 166,66 aprēķina kuģiem ar bruto tilpību GT 4200 t;
4. 196,07 apkalpotiem kuģiem ar praktisko kravnesību 3570 t; kur apkalpoto kuģu skaits nedaudz pārsniedz šeit iepriekš minēto intensitātes pakāpi „kuģis divās dienās”.

## Aprēķina kuģu GT un praktiskās kravnesības rādītāji

**Tabula Nr.9. Kuģu parametru salīdzinājums**

	„Upe-jūra” tipa kuģis	„Jūras” tipa kuģis,
Bruto tilpība GT*	2554	4200
Kravnesība DWCC**	3020	5400
Garums LOA	102.53 m	100,00 m
Platums	14 m	16,5 m
Pilna iegrime	3,10 m	6,0 m
Ledus klase	14	1A Zviedrija, Somija
Braukšanas rajons	ierobežots	neierobežots
Praktiskā kravnesība	2416 m3 (papīrmalka vai zāģmateriāli) jeb 2054 t	4860 m3 (papīrmalka vai zāģmateriāli) jeb 3570 t

Kuģa GT (*Gross Tonnage*) - kuģa kopējās ietilpības rādītājs, kas noteikts saskaņā ar 1969.gada konvenciju par kuģu mērīšanu un uzrādīts kuģa mērīšanas apliecībā. Šī starptautiskā termina normatīvi nostiprinātais latviskojums: „bruto tilpība” skat. piemēram, LR MK 2006.06.06 Noteikumi nr. 467 „Noteikumi par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā”.

**Tabula Nr.10. Pārkrauto kravu apjoma pieauguma prognoze Salacgrīvas ostā (2007.-2018.)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.	421545	490541	559537	628533	697529	700000
2.	421545	446838	473648	502067	532191	564122
3.	421545	421545	421545	421545	421545	421545

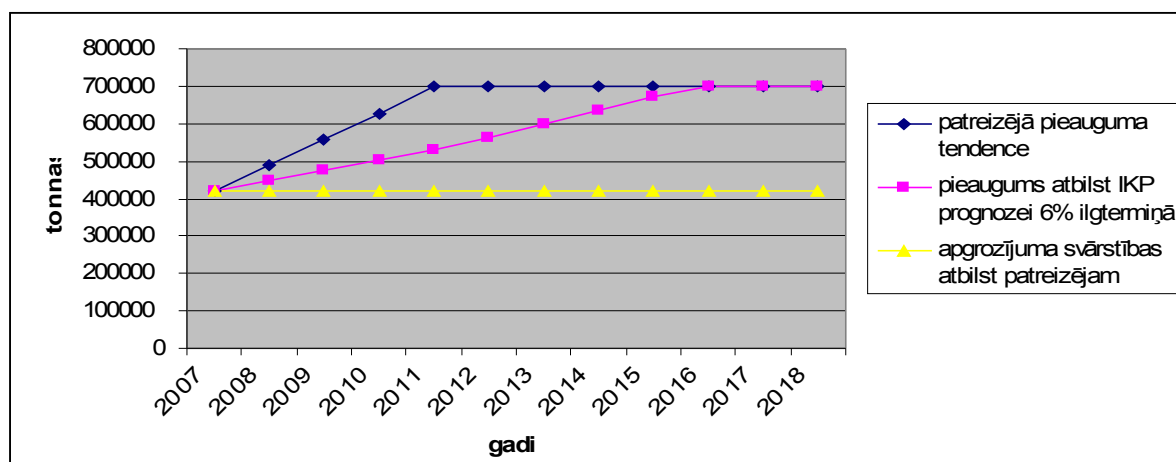
Tabulas turpinājums:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.	700000	700000	700000	700000	700000	700000
2.	597970	633848	671879	700000	700000	700000
3.	421545	421545	421545	421545	421545	421545

Kur rindas:

- 1.- pārkrauto kravu apjoma (t) pieauguma prognoze mehāniski turpinot pieauguma tendenci kur 2003.-2007.gada periodā matemātiski vidējais pārkrauto kravu apjoma pieaugums absolūtos skaitļos (t): par 68996 gadā;
- 2.- pārkrauto kravu apjoma (t) pieauguma prognoze paredzot atbilstīgi IKP svārstībām laika posmā līdz 2016.gadam rezolutīvu stabilu ilgtermiņa pieaugumu 6% gadā;
- 3.- pārkrauto kravu apjoma (t) prognoze paredzot laika posmā līdz 2016.gadam rezolutīvu patreiz sasniegtā pārkrauto kravu apjoma pieauguma stagnāciju, tam nepārsniedzot 2007.gada rādītājus;

**Zīm.nr.8. Pārkrautā apjoma pieauguma prognoze, kur augšējā jeb 700 000 t atzīme – patreizējā piestātņu maksimālā noslodze**



Turpinoties patreizējai apgrozījuma pieauguma tendencei, patreizējā piestātņu maksimālā noslodze tiks sasniegta 2012.gadā. Pat pie rezolutīva stabila ilgtermiņa 6% pieauguma (kamēr 2003.-2007.gada rādītāji uzrāda pieaugumu lielākā apjomā) piestātņu maksimālā noslodze tiks sasniegta ne vēlāk kā 2016.gadā. Cits iznākums iespējams tikai iepriekš prognozējot stagnāciju jeb pat lejupslīdi.

**Kraujlaukumu pietiekamība** ir faktors, kas vistiešāk var ietekmēt ostas turpmāko attīstību.

Rīgas reģiona attīstības aģentūras 2005.gada septembra pētījums konstatē, ka OP „(..) kraujlaukumu teritoriju kapacitāte ir nepietiekama pašreizējiem un plānotajiem kravu apjomiem. Kravas pie piestātnēm no ostas kraujlaukumiem vai tās tuvumā esošajiem kraujlaukumiem piegādā ar autotransportu. Ostas teritorijā ir izbūvēti kraujlaukumi 6,0 ha platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais atrodas 6 km no ostas. Taču attīstības tendences liek ostas kraujlaukumu apjomus palielināt aptuveni divas reizes. Patreiz kraujlaukumu paplašināšana var notikt esošās ostas teritorijas robežās, bet turpmāk ostas attīstība var notikt, atgūstot 6 ha platības no jūras (..)”.

Kraujlaukumu asfalta segums: ap 3’000 m<sup>2</sup> Salacas labajā krastā, un tikpat- ap 3’000 m<sup>2</sup> Salacas kreisajā krastā. Asfalta seguma stāvoklis vērtējams kā apmierinošs.

Rīgas reģiona attīstības aģentūras 2005.gada septembra pētījums konstatē, ka „(..) caur Salacgrīvas ostu 2004. gadā tika eksportēts 8,65 tūkst. t kūdras. Tas galvenokārt ir saistīts ar to, ka 2003.gadā ostā tika izbūvētas piestātnes kūdras pārkraušanai. Turpretī 2005.gadā, salīdzinot ar 2004. gadu, tika pārkrauts par 233% vairāk, jeb 20 tūkst. t. Lai esošie apjomi nesaruktu, bet tiktu paaugstināti, ostā ir nepieciešams izbūvēt papildus kraujlaukumus kūdras apstrādei (..)”.

## **6.sadaļas „Salacgrīvas ostas spējas apkalpot kravu plūsmu. Esošā situācija un prognoze” kopsavilkums**

*Ostas noslodze ne tuvu nav sasniegusi savu maksimālo robežu (šībrīža noslodze ir ~ 60% no maksimālās iespējamās jaudas).*

*Vērtējot kravu plūsmas virziena statistiku, var teikt, ka ievērojama daļa kuģu iebrāuc ostā, retāk - izbrāuc no ostas, bez kravas.*

*Turpinoties patreizējai apgrozījuma pieauguma tendencei, patreizējā piestātņu maksimālā noslodze tiks sasniegta 2012. gadā. Pat pie rezolutīva stabila ilgtermiņa 6% pieauguma (kamēr 2003.-2007.gada rādītāji uzrāda pieaugumu lielākā apjomā) piestātņu maksimālā noslodze tiks sasniegta ne vēlāk kā 2016.gadā.*

*Ostas teritorijā ir izbūvēti kraujlaukumi 6,0 ha platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais atrodas 6 km no ostas. Taču attīstības tendences liek ostas kraujlaukumu apjomus palielināt aptuveni divas reizes. Patreiz kraujlaukumu paplašināšana var notikt esošās ostas teritorijas robežās, bet turpmāk ostas attīstība var notikt, atgūstot 6 ha platības no jūras .*

## 7.SADAĻA KOPEJĀ PĀRKRAUTO KRAVU APJOMA PALIELINĀŠANAS IESPĒJAS

Pārkrauto kravu apjoma palielināšanas iespējas galvenokārt ir atkarīgas no Salacgrīvas ostas spējas uzturēt savu konkurētspēju, kas savukārt panākams piedāvājot tirgū atbilstošu infrastruktūru un pakalpojumus par samērīgu cenu.

Viens no iespējamiem identificētajiem uzdevumiem ir - padziļināt ūdens pievadceļu; izsmeltā grunts apjoma smilts frakciju novirzot patreiz applūstošo teritoriju izveidei par kraujlaukumu, tai skaitā, jaunas piestātnes celtniecība un to izmantošana ostas darbībā. Tādejādi tiks veikta ostas teritorijas paplašināšana un ostas konkurētspējas palielināšana.

Jaunceļamajai piestātnei jāpasniedz un pat ievērojami jāpārsniedz parametri kā patreiz 1.un 4. piestātnēm, proti: garumā līdz 100 m, ar dziļumu pie piestātnes ne mazāk kā -7m, kas ļautu pie ūdens atzīmes „0” apkalpot „jūras” klases kuģus izmantojot to pilnu kravnesību. Projekta devīze šajā sakarā varētu būt: „no 2460,50 t ik kuģī 2006.gadā, līdz ne mazāk kā 5000 t ik kuģī līdz ar projekta realizāciju”.

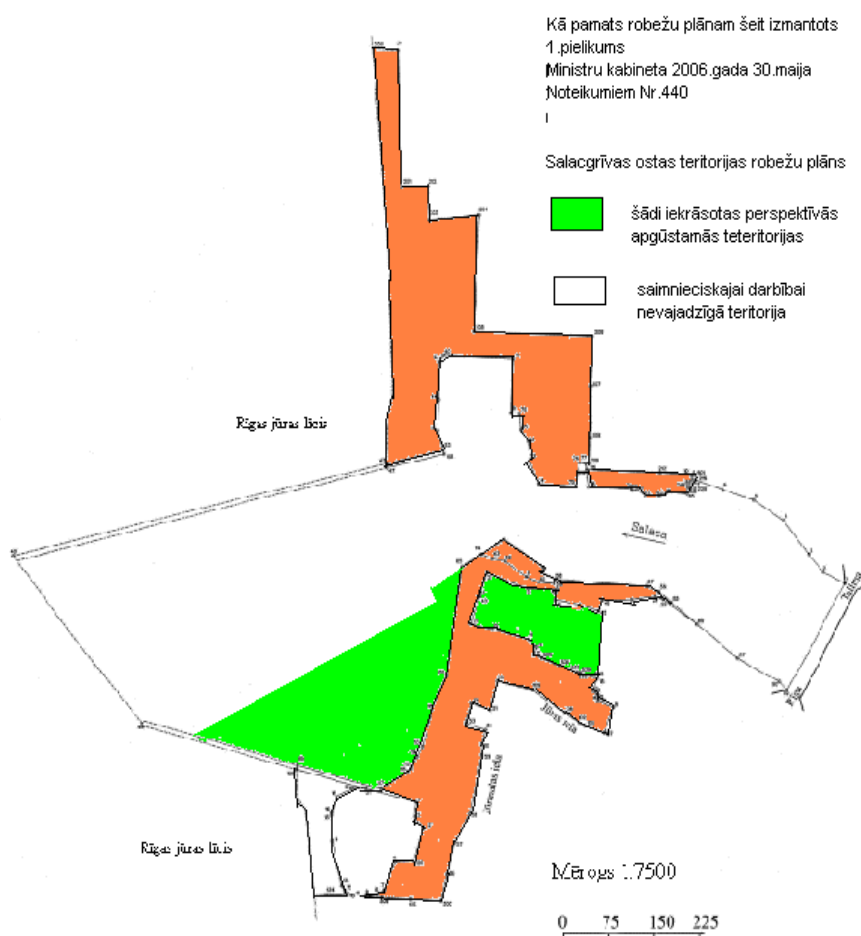
**Var droši pieņemt, ka baseina padziļināšana, jauna kraujlaukuma izveide, jaunās, visjaudīgākās piestātnes nodošana ekspluatācijā, šādi palielinot pārkraušanas spējas par 1/3, intensīvi un prasmīgi ekspluatēta, attiecīgi palielinās ostas apgrozījumu par aptuveni 1/3.**

Lai varētu prognozēt apgrozījuma pieauguma par ~1/3 sasniegšanas termiņu, prognozē jāņem vērā vismaz sekojoši faktori:

1. tālāk minētie atliekošie un/vai projekta realizāciju pilnīgi izslēdzošie riska faktori;
2. termiņu korekcija sakarā ar finansējuma garantiju un/vai reāla finansējuma iegūšanu;
3. termiņu korekcija sakarā ar padziļināšanas darbiem;
4. termiņu korekcija sakarā ar apgūstamās teritorijas izveidošanu un nostiprināšanu, kraujlaukumu un pievadceļu izbūvi vai sakārtošanu;
5. termiņu korekcija sakarā ar piestātnes celtniecības darbiem;
6. pasākumu kopums sadarbībai ar aģentiem, stividoriem, kraujlaukumu nomniekiem un kravu nosūtītājiem jaunu (vai papildus) kravu plūsmu organizācijā, jaunu kravu veidu plūsmu piesaistē;
7. visi minētie termiņi un darbi jāsaskaņo vienā kopējā grafikā.



## Zīm Nr.9. Uzberamās zemes (jaunu kraujlaukumu) plāna uzskatāms, vizuāls attēls



### **Ostas pārvaldei ūdens pievadceļa padziļināšanas sakarā nepieciešams apzināt sekojošos datus, būtiskos tehniskos parametrus projektam ūdens pievadceļa padziļināšanai:**

1. uzdevuma formulējums, izpēte (inženierģeoloģiskā un hidrogrāfiskā), būvprojekta saskaņošana (t.sk. LR Satiksmes ministrijas Latvijas Jūras administrācija, LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Jūras vides pārvalde, citas institūcijas) un apstiprināšana atbilstoši Ministru kabineta 1997.gada 28.oktobra noteikumiem Nr.363 „Ostu hidrotehnisko būvju speciālie būvnoteikumi”; izsmeļamās grunts daudzums, kur patreiz aprēķinu ceļā pieļaujams, ka lai sasniegtu visā ostas kanāla garumā dziļuma atzīmi ne mazāk kā – 7,5 m nepieciešams izsmelt ne mazāk kā 450'000 m<sup>3</sup> grunts;
2. padziļināšanas darbu organizācija, šiem darbiem mobilizējamā tehnika un tās sasniedzamība, (pie kam, OP nopietni vērtē iespēju iegādāties īpašumā ostas kanāla padziļināšanas darbiem piemērotu zemessūcēju), konkursu organizēšana un līgumu slēgšana ar licencētiem šāda veida darbu veicējiem, darbu ilgums un termiņi, tai skaitā ņemot vērā vides liegumu darbiem lašu nārsta laikā Salacas upes grīvā divas reizes gadā – vasaras sākumā no 01.maija līdz 20.jūnijam; rudenī no 01.septembra līdz 20.oktobrim;
3. sagaidāmās izmaksas ūdens pievadceļa padziļināšanai, OP aprēķini rāda, ka pielīgstot darbu veicējus izsmeltā m<sup>3</sup> izmaksas būtu ne mazāka par Ls 7,00/m<sup>3</sup>, bez tam jāatlīdzina darba samaksa svešiem darbiniekiem;

4. iegādājoties savu tehniku, izsmeltā m<sup>3</sup> pašizmaksa būtu Ls 1,20...1,50; darbinieku algas tiktu maksātas Salacgrīvas pašvaldības teritorijā dzīvojošajiem; šādi izdevumi tehnikas iegādei (paredzētā zemessūcēja pirkuma cena ap Ls 80'000 – 120'000) attiecīgi atmaksātos jau šī ūdens pievadceļa padziļināšanas projekta ietvaros; (zemessūcējs nodrošina ostas kuģu ceļa un akvatorijas dziļuma uzturēšana projektētajā dziļumā (remontpadziļināšana, ar to nav iespējams veikt ostas kapitālos padziļināšanas darbus)
5. sagaidāmie gala termiņi ūdens pievadceļa padziļināšanas darbu pabeigšanai un tā nodošana ekspluatācijā Ministru kabineta noteikumos par būvju pieņemšanu ekspluatācijā (Latvijas būvnormatīvs LBN 301-97) noteiktajā kārtībā.

Sagaidāmie gala termiņi piestātnes būvdarbu pabeigšanai un tā nodošanai ekspluatācijā: vēlmais termiņš darbus pabeigt termiņā starp lašu nārstu.

### **7.sadaļas „Kopējā pārkrauto kravu apjoma palielināšanas iespējas” kopsavilkums**

*Viens no iespējamiem identificētajiem uzdevumiem ir - padziļināt ūdens pievadceļu; izsmeltās grunts smilts frakciju novirzot patreiz applūstošo teritoriju nostiprināšanā, tai skaitā, jaunas piestātnes celtniecība un to izmantošana ostas darbībā. Tādejādi tiktu veikts ostas teritorijas optimizēšanas darbs.*

*Baseina padziļināšana, jauna kraujlaukuma izveide, jaunas, salīdzinoši visjaudīgākās piestātnes nodošana ekspluatācijā, šādi palielinot pārkraušanas spējas par 1/3, intensīvi un prasmīgi ekspluatēta, attiecīgi palielinās ostas apgrozījumu par aptuveni 1/3.*

*Jaunceļamajai piestātnei jāsasniedz un pat ievērojami jāpārsniedz parametri kā patreiz 1.un 4. piestātnēm, proti: garumā līdz 100 m, ar dziļumu pie piestātnes ne mazāk kā -7m, kas ļautu pie ūdens atzīmes „0” apkalpot „jūras” klases kuģus izmantojot to pilnu kravnesību.*

## 8.SADAĻA TIRGUS ANALĪZE SALACGRĪVAS UN KONKURĒJOŠO OSTU (SKULTE, RĪGA, PĒRNAVA) KRAVU APKALPOŠANĀ

Salacgrīvas ostai ir tās kravu baseina nosacīta, vairāk ģeogrāfiski kā strukturāli pamatota kopība ar lielajām Rīgas un Tallinas ostām. Salacgrīvas ostai ir tās kravu baseina tieša kopība ar Skultes un Pērnavas ostām. Konkurenci kravu apkalpošanā Salacgrīvas ostai sastāda Skultes, Rīgas un Pērnavas ostas.

20. gadsimta 90. gadu sākumā mazās ostas tika paredzētas kā lielo ostu satelītostas, atslogojot tās no reģioniem raksturīgajām kravām (koksne, kūdra u.c.) un pilsētas ielas no smagā autotransporta. Tomēr, kā liecina pašreizējā situācija ostu saimniecībā, lielās ostas cenšas piesaistīt maksimāli lielākus kravu daudzumus, ieguldot līdzekļus apvedceļu izbūvē un jaunu koksnes terminālu būvniecībā, nepieļaujot ekoloģiski tīro kravu novirzīšanas iespējas. Tas ir būtisks mazo ostu attīstības bremsējošs faktors, jo mazajām ostām ir jāstrādā izteikti nevienlīdzīgas konkurences apstākļos.

**Tabula Nr.11: Latvijas ostu kravu apgrozījums 2006.g.- 2007.g. (tūkst.t.); dati: Satiksmes ministrija**

Osta	2006. gadā			2007. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	22 523.3	2 833.7	25 357.0	22 559.0	3 373.8	25 932.8
Ventspils	26 300.3	2 761.9	29 062.2	28 122.8	2 914.5	31 037.3
Liepāja	3 376.6	624.1	4 000.7	3 288.5	750.2	4 038.7
Salacgrīva	254.3	127.5	381.8	307.1	107.5	414.6
Mērsrags	275.1	3.0	278.1	348.1	53.1	401.2
Roja	27.9	12.0	39.9	46.9	14.0	60.9
Pāvilosta	0.0	4.3	4.3	0.0	4.6	4.6
Lielupe	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Engure	0.0	1.0	1.0	0.0	1.0	1.0
Skulte	311.4	60.2	371.6	505.5	37.8	543.3
Mazās ostas kopā	868.7	208.0	1 076.7	1 207.6	218.1	1 425.7
Kopā visās ostās	53 068.9	6 427.7	59 496.6	55 177.9	7 256.6	62 434.4

Dati par Latvijas ostu kravu apgrozījumi parāda, ka būtiskākais Salacgrīvas ostas konkurents ir Skultes osta, jo:

- 1) Skultes osta ir „mazā osta”, t.i. darbojas ievērojot tādus pašus darbības principus kā Salacgrīvas osta, un to identiski ietekmē valstī noritošie ekonomiskie procesi;
- 2) Skultes ostai ir līdzīgas tehniskās iespējas;
- 3) nav dzelzceļa pievada;
- 4) Skultes osta atrodas līdzīgā ģeogrāfiskajā situācijā (pie Baltijas jūras, nav iespējas būtiski palielināt ostas teritoriju).

Ievērojot, ka kūdras un koksnes resursi gan Salacgrīvas, gan Skultes, Rīgas un Pērnavas ostu kravu baseinos ir pietiekoši, tad saasināta konkurence, it sevišķi Latvijas ostu vidū, nav lietderīga.

## 8.1. Skultes osta kā Salacgrīvas ostai galvenā konkurējošā osta

Salacgrīvas osta un Skultes osta abas ir svarīgas Rīgas reģiona mazās ostas. Skultes ostas teritorijas kopplatība ir 62,7 ha, to skaitā zeme 59,2 ha, un 3,5 ha liela ostas akvatorija ar iekšējiem un ārējiem reidiem un kuģu ceļiem ostas pieejā, kas iekārtoti kuģu apkalpošanai, kravas transporta, zvejniecības un zivju apstrādes, kā arī citas saimnieciskās darbības veikšanai.

Ir vairāki faktori, kas Salacgrīvas un Skultes ostas padara ļoti līdzīgas un līdzvērtīgas:

- Salacgrīvas un Skultes ostām ir pieeja galvenajiem autoceļiem, t.i., „Via Baltica”, kas ir viens no priekšnoteikumiem sekmīgas ostas saimniecības attīstībai. Attālums līdz galvenajiem transporta koridoriem (autoceļš VIA BALTICA jeb E67) abām Salacgrīvas un Skultes ostām ir 300 - 400m.
- Salacgrīvas un Skultes ostām nav dzelzceļu tīkla pievadceļa, pie tam Skultes ostai salīdzinoši pret Salacgrīvu ir ļoti tuva Rīgas – Limbažu dzelzceļa līnija (stacijas Saulkrasti, Zvejniekiems).
- līdzīgi Salacgrīvas ostai, sākotnēji arī Skultes osta apkalpoja tikai zvejas kuģus. No 1997.gada tika uzsākts koksnes eksports, kas ievērojami palielināja ostas kravu apgrozījumu. 1999.gadā parādījās jauni kravu veidi - kamīna malka un zāģmateriāli, 2000.gadā - kūdras un 2001. gadā kurināmās šķeldas eksports.
- pēc veiksmīgas rekonstrukciju projektu realizācijas Salacgrīvas un Skultes osta abas var apstrādāt kuģus līdz 5000 DWT., ledus klasi ar garumu līdz 120 m un iegrimi līdz 5,7 m. Šāda flote ir pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, zāģmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū. Var droši apgalvot, ka ostas, kuras nevar nodrošināt ledus klases kuģu ar 5000 DWT apkalpošanu, tiek izslēgtas no Baltijas jūras kravu pārvadājuma tirgus.
- Salacgrīvas un Skultes ostas izmaksas ir analogiskas. Ostas maksu paaugstināšana saskaņā ar vienošanos ar Skultes ostas pārvaldi notiek sinhroni abās ostās.

**Konkurenci starp Salacgrīvas un Skultes ostu var raksturot kā sīvu.** Skultes osta aktīvu darbību uzsāka tikai 1998. gadā, taču jau 2000. gadā kļuva par līderi starp mazajām ostām.

Valsts investīciju programmā “Skultes ostas modernizācijas projekts” tika iekļauts gadu pēc Salacgrīvas ostas rekonstrukcijas plāna, taču, nesaskaroties ar ierobežojumiem no valsts institūciju puses, to realizācija tika uzsākta vienlaikus. Salacgrīvas ostas rekonstrukcijas laikā uz Skultes ostu pārgāja Somijas uzņēmums “SÖDRA” kurš nodarbojas ar koksnes iepirkšanu, daļu kravu no Salacgrīvas uz Skulti novirzīja arī “STORA ENSO”.

Stividoru pārorientēšanās uz Skultes ostu atstāja negatīvas sekas uz kravu apgrozījumu Salacgrīvas ostā. Tikai gadu pēc rekonstrukcijas Salacgrīvas osta sāka atgūt savas pozīcijas mazo ostu vidū, pakāpeniski palielinot kravu apjomu un apkalpoto kuģu skaitu. 2006.gadā Salacgrīvas osta atguva līdera pozīcijas gan apkalpoto kuģu skaitā, gan pārkrauto kravu apjomā.

**Tabula Nr.12. pārkrauto kravu apjoma un apkalpoto kuģu skaita salīdzinājums Salacgrīvas un Skultes ostās 2003.-2006.g.**

Gads	Salacgrīvas osta		Skultes osta	
	Tūkst.t	Kuģu skaits	Tūkst.t	Kuģu skaits
2003	146,7	67	471,0	167
2004	221,5	95	612,0	227
2005	373,6	140	485,5	165
2006	389,5	157	375,6	127

**Lai nodrošinātu** kravu plūsmas noturību konkurences apstākļos būtiski izvērtēt faktoru kā klientu interešu neievērošana, tai skaitā klientu pietiekamas pārstāvniecības trūkums ostas saimniecisko jautājumu risināšanā rada būtisku konkurētspējas zaudēšanas iespēju:

Tā, pētījuma „Salacgrīvas ostas turpmākās darbības plāns. 2004.gada jūnijs – 2005.gada janvāris” autori atzīst: „(..) Reālas konkurences trūkums ostā laika posmā 1998-2003. gada jūnijam, kas ir radījis virkni ilgtermiņa problēmas piesaistot jaunus klientus. Stividoru pakalpojumu politiku Salacgrīvas ostu laika posmā no 1998- 2001. gadam noteica divi zivju pārstrādes uzņēmumi a/s “Salacgrīva - 95” un a/s “Brīvais vilnis”. Stividoru pakalpojumi šīm uzņēmēj sabiedrībām bija tikai blakus nodarbošanās, kas arī noteica to attieksmi pret klientiem.

Kā rezultātu var minēt vienu no spēcīgāko somu koksnes iepircēju “SŌDRA” pārceļšanos un “STORA ENSO” daļu kravu no Svētcieņa krautuves novirzīšanu uz Skulti. Ņemot vērā šo uzņēmumu pārstāvju īpatsvaru Salacgrīvas pilsētas Domē, ostas pārvalde nevarēja ietekmēt virkni ostā notiekošos procesus.

Pēc 2001. gada pilsētas domes vēlēšanām tika izveidota jauna ostas valde, kura par savu mērķi uzstādīja brīvas konkurences atjaunošanu ostā. Pirmie rezultāti ir parādījušies tikai 2003. gada vasarā, kad ostā ienāca jauna stividorkompānija “Salacgrīva Termināls” un saskaņā ar statistiku Salacgrīva 2003. gadā bija vienīgā no mazajām ostām, kurā nebija kravu krituma (..)”.

**Problēmas kopsavilkums:** apstākļos, kad konkurējošās ostas – Skulte, Pērnavā - attīsta savas iespējas, savu pakalpojumu klāstu, konkurētspējas zaudēšana nav pieļaujama, tā jāuztur, kas prasa jaunus līdzekļus. Ostas dziļums rada būtisku konkurētspējas zaudēšanas iespēju.

## 8.2. Salacgrīvas ostas konkurence ar Rīgas ostu

Salacgrīvas ostā noteiktās ostas maksas ir ievērojami zemākas nekā Rīgas ostā, lai gan attiecīgā segmenta kuģiem tiek nodrošināts līdzvērtīgs serviss. Salacgrīvas ostas pārvalde ir veikusi analīzes darbu ar kravu nosūtītājiem, kuģu un kravas aģentiem un konstatējusi, ka šobrīd ostas maksu paaugstināšana tuvu Rīgas ostas līmenim (saglabājot aptuveni 5-10% zemākas) neiespaidos kravu apgrozījumu ostā.

Konkurences apstākļos nav iespējams vienas atsevišķas ostas ietvaros būtiski celt ostas pakalpojumu cenas: ostas maksas, tarifus, nomas maksu, pielīgtos nomas maksājumus no pārkrautā apjoma utt.

Salacgrīvas ostas maksu un ostas pakalpojumu maksimālie tarifi, stājas spēkā 2003.gada 24.martā, redakcijā ar labojumiem ar Salacgrīvas ostas valdes 2004.gada 16.janvāra lēmumu Nr.3 un 2005.gada 20.janvāra lēmumu Nr.3, 2007.gada 09.marta lēmums Nr.4, 2008.gada 26.februāra lēmums Nr.2.

**Tabula Nr.13. Ostas maksu atšķirība Rīgas un Salacgrīvas ostās, aprēķinot kuģa ESTLAND izmaksas ar GT 3978.**

Salacgrīvas ostas maksas	Summa EUR	Rīgas ostas maksas	Summa EUR
Tonnāžas maksa ienākot/izejot 0,46 EUR/GT	1829,88	Kravas maksa ienākot/izejot 1,20 EUR/GT	4773,6
Kanāla maksa ienākot/izejot 0,34 EUR/GT	1352,52		
Loča maksa ienākot/izejot 0,24 EUR/ GT	954,72		
Piestātnes maksa 0,10 EUR/GT	397,8	Piestātnes maksa 0,085 EUR/GT	338,13
Sanitārā maksa 0,04 EUR/GT	159,12	Sanitārā maksa 0,06 EUR/GT	238,68
Pietauvošanās/attauvošanas maksa 0,07 EUR/GT	278,46		
<b>Kopā</b>	<b>4972,5</b>		<b>5350,41</b>

Ostas maksu tarifi ir viens no faktoriem, kas nosaka ostas pievilcību un tās ekonomisko izdevīgumu kravu piegādātājiem. Galvenais mērķis iepriekš, nosakot zemākus mazo ostu nodevu tarifus, bija piesaistīt vairāk kuģu mazajās ostās, jo citi faktori, kas nosaka mazo ostu konkurētspēju ar lielajām ostām praktiski neeksistēja. (dziļumi bija ievērojami mazāki, ostas infrastruktūras attīstības līmenis – zemāks u.c.). **Šobrīd pēc modernizācijas projektu realizācijas mazās ostas vietējo kravu segmentā ir konkurētspējīgas ar Rīgas ostu.**

### 8.3. Salacgrīvas ostas konkurence ar Pērnavas ostu

Pērnavas ostā ir daudz augstākas pakalpojumu izmaksas nekā Salacgrīvas ostā. Pērnavā ir sliktāki fiziogēogrāfiskie apstākļi un izmantošanas noteikumi, ikgadējie smagie navigācijas apstākļi ziemas periodā (novembris – aprīlis), ierobežots kuģu ceļa dziļums Pērnavas līcī, ierobežoti smagā transporta plūsma Pērnavā (aizliegts pārvietoties smagajam transportam nakts laikā, sestdienā, svētdienās).

Salacgrīvas osta, iestājoties ES un stājoties spēkā Šengenas līguma nosacījumiem, ir kļuvusi pievilcīga Igaunijas kravas eksportētājiem izmaksu un neierobežotās darbības dēļ.

### 8.4. Salacgrīvas ostas un konkurējošo ostu salīdzinājums

Kopumā ir konstatējams, ka Salacgrīvas osta ir spējīga konkurēt ar tuvāk izvietotajām Baltijas jūras ostām:

1) ģeogrāfiskie, teritoriālie faktori:

Salacgrīva	Skulte	Rīga	Pērnavā
Skulte uz Salacgrīva ģeogrāfiskā stāvokļa ziņā ir identiskas – mazās ostas Rīgas ostas tuvumā	Skulte uz Salacgrīva ģeogrāfiskā stāvokļa ziņā ir identiskas – mazās ostas Rīgas ostas tuvumā	Rīga ir lielā osta Baltijas jūrā, izvietojuma ziņā izdevīga ar to, ka atrodas Baltijas jūras reģiona vidū un labas transporta infrastruktūras krustojuma punkts	Pērnavas ģeogrāfiskais izvietojums ir izdevīgs ar to, ka tā ir vienīgā Igaunijas osta valsts rietumu daļā
Salacgrīvai ir laba ceļu infrastruktūra (Via Baltica)	Skultei ir laba ceļu infrastruktūra (Via Baltica)		
Salacgrīvas osta atrodas apdzīvotā vietā, kas rada problēmas ostas intensīvai attīstībai	Skultes osta ir labāk pozicionēta – ir apvedceļš, kas ved apkārt apdzīvotās vietas centram	Rīgas osta atrodas apdzīvotā vietā, kas rada problēmas ostas intensīvai attīstībai	Pērnavas osta atrodas blīvi apdzīvotā rajonā (S, Sv naktīs ir aizliegta transporta kustība), kas rada problēmas ostas intensīvai attīstībai
Salacgrīvas ostā pastāv sezonālās problēmas, identiskas Skultes un Rīgas ostām	Skultes ostā pastāv sezonālās problēmas, identiskas Salacgrīvas un Rīgas ostām	Sezonālās problēmas identiskas kā Salacgrīvas un Skultes ostās, taču ir pieejami tehniskie palīgīdzekļi (ledlauzis) to ātrākai risināšanai	Pērnavas ostā ir izteikta sezonālās problēma, tā aizsalst salīdzinoši biežāk nekā Salacgrīvas osta, līdz ar to ir problēmas nodrošināt kravu plūsmu stabilitāti

2) izmaksas, finanses:

Salacgrīva	Skulte	Rīga	Pērnavā
------------	--------	------	---------

Salacgrīvas ostas maksas ir mazākas nekā visās konkurējošās ostās	Skultes ostas maksas ir lielākas nekā Salacgrīvā	Rīgas ostas maksas ir lielākas nekā Salacgrīvā	Pērnavas ostas maksas ir lielākas nekā Salacgrīvā
Salacgrīvas osta finansiālās kapacitātes ziņā ir identiskas ar Skultes ostu- ir daudz kredītsaistību, nepietiek savu resursu tālākai attīstībai	Skultes osta finansiālās kapacitātes ziņā ir identiskas ar Salacgrīvas ostu- ir daudz kredītsaistību, nepietiek savu resursu tālākai attīstībai	Rīgas osta finansiālā ziņā ir stabila, tā izmanto savas attīstības finansēšanai kā savus līdzekļus tā arī piesaistītos privātos līdzekļus	Pērnavas osta finansiālā ziņā ir stabila, tai pietiek savu finanšu resursu attīstības finansēšanai

3) akvatorijs, hidrotehniskās būves:

<b>Salacgrīva</b>	<b>Skulte</b>	<b>Rīga</b>	<b>Pērnavā</b>
ir fiziska/ģeoloģiska iespēja palielināt Salacgrīvas ostas (akvatorija) dziļumu  Smilšu sanesu veidošanās identiska Pērnavas ostai (vidēja apjoma ikgadējais smilšu sanesums)	ir fiziska/ģeoloģiska iespēja palielināt Skultes ostas (akvatorija) dziļumu  Smilšu sanesu veidošanās mazāka nekā Salacgrīvas ostā, jo ir īsāks kuģu kanāls	akvatorija padziļināšanas problēma nav aktuāla	Pērnavā ir sekls līcis, seklums stiepjās dziļi jūrā, līdz ar to akvatorija padziļināšanas izmaksas būtu nesamērojami lielas  Smilšu sanesu veidošanās identiska Salacgrīvas ostai
Hidrotehniskās būves – moli ir sliktā stāvoklī Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve	Hidrotehniskās būves – piestātnes un moli ir labā stāvoklī (atjaunotas) Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve	Hidrotehniskās būves – piestātnes un moli ir labā stāvoklī (atjaunotas) Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve	Hidrotehniskās būves – piestātnes un moli ir labā stāvoklī (atjaunotas) Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve

4) paplašināšanās iespējas:

<b>Salacgrīva</b>	<b>Skulte</b>	<b>Rīga</b>	<b>Pērnavā</b>
Šobrīd trūkst kraujlaukumu platību  Salacgrīvas ostai ir iespēja paplašināties uz jūras zemju rēķina, jo ir ļoti sekla līča daļa blakus ostai	Šobrīd trūkst kraujlaukumu platību  Skultes ostā vairs nav brīvu teritoriju, kur attīstīties. Skultes ostā tiek veikti darbi, lai paplašinātu teritoriju uz jūras zemju rēķina.	Ostas teritorija ir ierobežota, tās teritorijas paplašināšana nav iespējama, jo osta atrodas blīvi apdzīvotā pilsētas teritorijā	Šobrīd trūkst kraujlaukumu platību  Ir labas teritorijas paplašināšanas iespējas – tur apkārt ir purvājs, kur tiek veikti darbi tā nostabilizēšanai- tiek izbērti būvgruži un smiltis. Negatīvais aspekts šādai teritorijas paplašināšanai- iespējamie jaunie kraujlaukumi būs attālināti no piestātnēm

		(palielināsies transporta izmaksas kraujlaukumu izmantotājiem)
--	--	--

### 8.5. Salacgrīvas ostas uzdevumi konkurētspējas palielināšanai

Lai optimizētu ostu darbību, būtu nepieciešams pilnvērtīgi risināt loģistikas jautājumus, t.sk. atbilstoša kravu sadales centra izveidē Rīgas reģionā, kas, piemēram, dotu organizētāku ekoloģiski tīro kravu sadali, novirzot tās uz mazajām ostām, kā arī optimāli sadalot to plūsmu, tranzītkravas atstājot Rīgas ostā.

Uzskatāms piemērs ir Igaunija, kur Tallinas osta vienmērīgi funkcionē, sastāvot no vairākām saistītām ostām, to skaitā Vecpilsētas, Mūgas, Paljasāres un Paldisku Dienvidu ostām.

Taču galvenais uzdevums konkurētspējas uzlabošanai ir nodrošināt kvalitatīvu ostas pakalpojumu pieejamību par atbilstošām cenām. Līdz ar to svarīgākais virziens ostas attīstībā ir piemērotas infrastruktūras uzturēšana, paplašināšana un attīstīšana

#### 8. sadaļas „Tirgus analīze Salacgrīvas un konkurējošo ostu (Skulte, Rīga, Pērnavā) kravu apkalpošanā” kopsavilkums

*Salacgrīvas ostai ir tās kravu baseina nosacīta, vairāk ģeogrāfiski kā strukturāli pamatota kopība ar lielo Rīgas ostu. Salacgrīvas ostai ir tās kravu baseina tieša kopība ar Skultes un Pērnavas ostām. Konkurenci kravu apkalpošanā Salacgrīvas ostai sastāda Skultes, Rīgas un Pērnavas ostas.*

*Salacgrīvas osta, iestājoties ES, ir kļuvusi pievilcīga Igaunijas kravas eksportētājiem izmaksu un neierobežotās darbības dēļ.*

*Ostas maksu tarifi ir viens no faktoriem, kas nosaka ostas pievilcību un tās ekonomisko izdevīgumu kravu piegādātājiem. Salacgrīvas ostā noteiktās ostas maksas šobrīd ievērojami ir zemākas nekā Rīgas ostā, lai gan attiecīgā segmenta kuģiem tiek nodrošināts līdzvērtīgs serviss.*

*Problēmas kopsavilkums: apstākļos, kad konkurējošās ostas – Skulte, Pērnavā,- attīsta savas iespējas, savu pakalpojumu klāstu, konkurētspējas zaudēšana nav pieļaujama, tā jāuztur, kas prasa jaunus līdzekļus. Ostas pārvaldes **pieredze**: ostas dziļums rada būtisku konkurētspējas zaudēšanas iespēju.*

*Galvenais uzdevums konkurētspējas uzlabošanai ir- nodrošināt kvalitatīvu ostas pakalpojumu pieejamību par atbilstošām cenām. Līdz ar to svarīgākais virziens ostas attīstībā ir piemērotas infrastruktūras uzturēšana, paplašināšana un attīstīšana.*



## 9.SADAĻA SALACGRĪVAS OSTAS EKONOMISKĀS DZĪVOTSPĒJAS RĀDĪTĀJI

Patreizējais Salacgrīvas ostas pārvaldes finanšu uzskaites un atskaišu modelis: pašvaldības iestāde, darbojas pēc bezpeļņas organizācijas principiem ar daļēji normatīvi noteiktu ienākumu sadali. Vienlaikus nav peļņas, nav pamatkapitāla, akciju kapitāla. Līdz ar to, lai novērtētu ostas pārvaldes darbību, nevar pilnīgi korekti piemērot standarta finanšu risinājumus, kuri ietver minētos jēdzienus un kategorijas. Līdz ar to finanšu rādītāju analīze tikai parāda Salacgrīvas ostas finansiālās un ekonomiskās dzīvotspējas rādītāju tendences.

Galvenais rādītājs, kas raksturo ostas ekonomisko darbību ir neto apgrozījums.

**Tabula Nr.14. Neto apgrozījuma pieauguma prognoze 10 gadiem (LVL).**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	425 808	508 238	590 668	673 098	755 528	837 958	920 388	1 002 818
2	425 808	442 840	460 554	478 976	498 135	518 061	538 783	560 334
3	425 808	425 808	425 808	425 808	425 808	425 808	425 808	425 808

tabulas turpinājums

	2015	2016	2017
1	1 085 248	1 167 678	1 250 108
2	582 748	606 058	630 300
3	425 808	425 808	425 808

Kur rindas:

- 1.- „optimistiskā” neto apgrozījuma (Ls) pieauguma prognoze mehāniski turpinot pieauguma tendenci kur 2003.-2006.gada periodā matemātiski vidējais neto apgrozījuma pieaugums absolūtos skaitļos: par Ls 82430 gadā, kas no 2011. gada nav iespējams bez padziļināšanas projekta un vēlāk – bez pietātnes celtniecības;
- 2.- „piesardzīgā” neto apgrozījuma (Ls) pieauguma prognoze paredzot pieaugumu identisku IKP pieaugumam laika posmā līdz 2017.gadam - stabilu ilgtermiņa pieaugumu 4 % gadā;
- 3.- „pesimistiskā” neto apgrozījuma (Ls) prognoze paredzot laika posmā līdz 2017.gadam rezolutīvu patreiz sasniegto ienākumu pieauguma stagnāciju, nepārsniedzot 2007.gada rādītājus.

Veicot aprēķinu, izmantoti šādi pieņēmumi:

1. neto apgrozījums kā gada laikā sniegto pakalpojumu vērtības kopsumma, atskaitot pievienotās vērtības nodokli un no klientiem iekasētās un pašvaldībai pārskaitītās ostas maksas;
2. inflācija nav ņemta vērā;
3. pieņemts, ka šai plānā minētā projekta realizācija nodrošina attiecīgu pietātņu maksimāli pieļaujamo noslodzi.

Pēc veiktās prognozes var secināt, ka gadījumā, ja ekonomiskā krīze valstī turpinās („piesardzīgā” un „pesimistiskā” prognoze) Salacgrīvas ostas esošās pietātņu jaudas ir pilnīgi pietiekošas. Tomēr problēma ar kraujlāukumu trūkumu šeit neparādās, jo tieši šis fakts var būt tas, kas bremzē papildus kravu ienākšanu ostā.

Gadījumā, ja tirgus noregulēsies attīstībai pozitīvā virzienā, Salacgrīvas osta jau 2019-2020.gadā nonāks situācijā, kad esošo pietātņu jaudas ir nepietiekamas. Tomēr arī „optimistiskajā” prognozē atspoguļotais neto apgrozījuma pieaugums varēs tikt realizēts, ja Salacgrīvas osta spēs nodrošināt piemērotu infrastruktūru, tai skaitā kraujlāukumus un hidrotehniskās būves, kas nodrošinās „ostas pievilcību” no pārvadātāju viedokļa.

Salacgrīvas ostas darbības efektivitāti daļēji atspoguļo gada pārskatā iekļautā peļņas vai zaudējumu aprēķina analīze.

**Tabula Nr.15. Salacgrīvas ostas gada pārskatā iekļauto rādītāju analīze**

	2006	2007	Izmaiņas pret iepriekšējo gadu %
	LVL	LVL	
Neto apgrozījums	369 405	425 808	15%
Pārdotās produkcijas ražošanas izmaksas	154 855	373 828	141%
<b>Bruto peļņa</b>	<b>214 550</b>	<b>51 980</b>	<b>-76%</b>
Pārdošanas izmaksas	1 600	640	-60%
Administrācijas izmaksas	88 565	101 685	15%
Pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi	82 113	10	-99.99%
Pārējie saimnieciskās darbības izdevumi	3 753	2 221	-41%
Procentu ieņēmumi un tamlīdzīgi ieņēmumi	71 974	858	-99%
Procentu maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	60 843	64 791	6%
<b>Peļņa pirms nodokļiem</b>	<b>213 876</b>	<b>-116 489</b>	<b>-154%</b>
Pārējie nodokļi	6 044	1 758	-71%
<b>Pārskata gada peļņa</b>	<b>207 832</b>	<b>-118 247</b>	<b>-157%</b>
<i>izmaksas kopā</i>	<i>315 660</i>	<i>544 923</i>	<i>73%</i>

Secinājumi:

- Salacgrīvas ostas pārvaldes aprēķinātā peļņa 2007.gadā, salīdzinājumā ar 2006.gadu ir samazinājusies par 157%
- peļņas samazinājumu ietekmējošie rādītāji:
  - ražošanas izmaksu pieaugums par 141%. galvenā izmaksu sadaļa šajā pozīcijā ir ostas padziļināšanas izmaksas;
  - saimnieciskās darbības ieņēmumu samazinājums par 99.99%.
- kopējais izmaksu pieaugums 2007.gadā salīdzinājumā ar 2006.gadu ir 73% (no 315 660 LVL 2006.gadā līdz 544 923 LVL 2007.gadā)

Lai gan parasti uzņēmuma ekonomiskās dzīvotspējas analīzei izmantojamie rādītāji nav pilnā mērā lietojami, apskatot Salacgrīvas ostas darbību, tomēr tie atspoguļo dažas negatīvas tendences, kuru ietekmes minimizēšana nepieciešama, plānojot turpmāko Salacgrīvas ostas attīstību:

**Tabula Nr.16. Salacgrīvas ostas ekonomiskās dzīvotspējas rādītāji**

	2006	2007	Izmaiņas pret iep. gadu	Ietecamās koefic. robežas	Secinājumi
<b>Kapitāla struktūras rādītāji</b>					
Aizņemto un pašu līdzekļu attiecības	0.24	0.16	-33%	0,5<K1<1	2006. un 2007. gados koeficients zem normas robežas, nav vēlams papildus kredītu ņemšana
Saistību īpatsvars bilancē	0.76	0.84	10%	0,4-0,8	2007.gadā rādītājs pārsniedz normu. 2008.gadā saistību palielinājums nav vēlams
Saistību attiecība pret kapitālu	3.16	5.18	64%	0,5<K3<1	Uzņēmums pārāk daudz izmanto svešu kapitālu
Manevrēšanas koeficients	0.42	0.25	-41%	0,2-0,5	Ir pietiekamas iespējas manevrēt ar uzņēmuma līdzekļiem
<b>Likviditātes rādītāji</b>					
Kopējais likviditātes rādītājs	4.06	1.38	-66%	1,5<L1<2-3	Koeficients ir normas robežās, kas norāda, ka uzņēmuma rīcībā ir pietiekami apgrozāmo līdzekļu

Starpseguma likviditātes rādītājs	3.17	1.11	-65%	0,8-1	Koeficients pārsniedz normu, augstas likviditātes apgrozāmie līdzekļi pārsniedz īstermiņa saistības
Absolūtās likviditātes koeficients	2.17	0.82	-62%	0,1-0,7	Likviditātes koeficients pārsniedz normu, bet tā kā tas tiek aprēķināts uz konkrētu datumu, tad neatspoguļo patieso situāciju, bet parāda tikai to, ka naudas līdzekļi netiek efektīvi izlietoti un tiek turēti uzņēmuma kasē (un/vai bankas kontā) vairāk nekā nepieciešams īstermiņa saistību kārtošanai
Tīrie apgrozāmie līdzekļi	145296.00	56412.00	-61%		Uzņēmumam pietiek apgrozāmo līdzekļu īstermiņa saistību noseģšanai

#### **Rentabilitātes rādītāji**

Komerciālā rentabilitāte	56.26	-27.77	-149%	nav noteikts	Komerciālā rentabilitāte 2007.gadā salīdzinājumā ar 2006.gadu samazinājusies par 149% (cik peļņas dod katra apgrozījuma vienība)
Operatīvās darbības rentabilitāte	74.37	-12.14	-116%	nav noteikts	Parāda produkcijas ražošanas un realizācijas procesu efektivitāti ienākumu radīšanā
Bruto peļņas rentabilitāte	58.08	12.21	-79%	nav noteikts	Parāda kādā mērā neto apgrozījuma izmaiņas ietekmē bruto peļņu
Ekonomiskā rentabilitāte	14.43	-8.38	-158%	nav noteikts	Raksturo kādu peļņu uzņēmums ieguvis uz vienu aktīvu vienību
Pašu kapitāla rentabilitāte	60.11	-51.97	-186%	nav noteikts	Rāda tā kapitāla izlietošanas efektivitāti, kuru investējuši uzņēmuma īpašnieki

#### Secinājumi:

- Salacgrīvas ostas pārvalde ir izsmēlusi savu kredīspēju
- Salacgrīvas ostas pārvaldes darbība nodrošina tādu apgrozāmo līdzekļu daudzumu, lai savlaicīgi spētu izpildīt īstermiņa saistības
- nepietiekoši efektīva ir nauda līdzekļu izlietošana, t.i. finanšu stāvoklis uz 2007.gada beigām uzrāda, ka naudas līdzekļi turēti uzņēmuma kasē (un/vai bankas kontā)
- novērojams būtisks ieņēmumu kritums (rentabilitātes samazināšanās), kur galvenais iemesls ir ražošanas procesu nepietiekoša efektivitāte, SOP gadījumā - ieguldījumi ostas padziļināšanas darbā ir bijuši pārāk lieli, lai būtiski neciestu ostas ekonomiskā dzīvotspēja.

## 9.sadaļas „Salacgrīvas ostas ekonomiskās dzīvotspējas rādītāji, kopsavilkums

*Prognozējot ostas neto apgrozījuma pieaugumu pēc optimistiskā scenārija, t.i., kur neto apgrozījuma pieaugums ir vidējā 2003.-2006.gadu neto apgrozījuma pieauguma līmenī, jāsecina, ka Salacgrīvas osta jau 2019-2020.gadā nonāks situācijā, kad esošo piestātņu jaudas ir nepietiekamas. Tomēr arī „optimistiskajā” prognozē atspoguļotais neto apgrozījuma pieaugums varēs tikt realizēts, ja Salacgrīvas osta spēs nodrošināt piemērotu infrastruktūru, tai skaitā kraujlaukumus un hidrotehniskās būves, kas nodrošinās „ostas pievilcību” no pārvadātāju viedokļa.*

*Patreizējais Salacgrīvas ostas pārvaldes finanšu uzskaites un atskaišu modelis: pašvaldības iestāde, darbojas pēc bezpeļņas organizācijas principiem ar daļēji normatīvi noteiktu ienākumu sadali. Vienlaikus nav peļņas, nav pamatkapitāla, akciju kapitāla. Līdz ar to, lai novērtētu ostas pārvaldes darbību, nevar pilnīgi korekti piemērot standarta finanšu risinājumus, kuri ietver minētos jēdzienus un kategorijas. Līdz ar to finanšu rādītāju analīze tikai parāda Salacgrīvas ostas finansiālās un ekonomiskās dzīvotspējas rādītāju tendences.*

*Secinājumi:*

- *Salacgrīvas ostas pārvalde ir izsmēlusi savu kredītspēju*
- *Salacgrīvas ostas pārvaldes darbība nodrošina rādu apgrozāmo līdzekļu daudzumu, lai savlaicīgi spētu izpildīt īstermiņa saistības*
- *nepietiekoši efektīva ir nauda līdzekļu izlietošana, t.i. finanšu stāvoklis uz 2007.gada beigām uzrāda, ka naudas līdzekļi turēti uzņēmuma kasē (un/vai bankas kontā)*
- *novērojams būtisks ieņēmumu kritums (rentabilitātes samazināšanās), kur galvenais iemesls ir ražošanas procesu nepietiekoša efektivitāte, SOP gadījumā - ieguldījumi ostas padziļināšanas darbā ir bijuši pārāk lieli, lai būtiski neciestu ostas ekonomiskā dzīvotspēja.*

## 10.SADAĻA. SALACGRĪVAS OSTAS PĀRVALDES FUNKCIJU ANALĪZE

Lai gūtu pilnīgu priekšstatu par ostas darbības efektivitāti, ir jāņem vērā tas fakts, ka būtisku ietekmi uz ostas darba nodrošināšanu atstāj tieši ostas kā saimnieciskās darbības subjekta vadīšana, ko realizē ostas pārvalde. Tāpēc tika veikta Salacgrīvas ostas pārvaldes veicamo funkciju izpildes analīze un novērtējums.

„Likuma par ostām” 7. pants. „Ostas pārvaldes funkcijas” nosaka, ka ostas pārvalde kā publisko tiesību subjekts **veic šādas valsts pārvaldes funkcijas:**

Likumā noteiktā funkcija	Funkciju izpilde	Funkciju izpildes novērtējums	Uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai
<p>1. Nosaka ostas maksu un tarifu robežlīmeņus šā likuma 15.pantā minētajiem pakalpojumiem.</p>	<p>Šobrīd ostas maksu un tarifu līmeņus nosaka šādā kārtībā:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ostas pārvaldnieks veic esošo ostas maksu un tarifu izvērtējumu (ņemot vērā ekonomisko situāciju un analizējot ostas konkurentu darbību)</li> <li>• ostas pārvaldnieks sagatavo priekšlikumu par ostas maksu un tarifu maiņu</li> <li>• ostas pārvaldes valde izvērtē sagatavoto priekšlikumu un pieņem lēmumu par ostas maksu un tarifu maiņu</li> <li>• jaunās ostas maksas un tarifi tiek izsludināti LR normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā</li> </ul> <p>Ostas maksas un tarifi tiek mainīti ar regularitāti vidēji 1 reizi 2-3 gados</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>Tā kā ostas maksas un tarifi nav primārais faktors, kas ietekmē ostas ekonomisko attīstību, tad esošā funkcijas izpildes kārtība nav jāmaina.</p> <p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ostas maksas un tarifus ir iespējams izmantot kā stratēģisko instrumentu jaunu komercdarbības „spēlētāju” piesaistei nākotnē, kad tiks radīta atbilstoša ostas infrastruktūra un radīsies nepieciešamība piesaistīt jaunus stividorus un/vai kravu pārvadātājus. Šim mērķim būs nepieciešamas izstrādāt pietiekoši saprotamu un caurspīdīgu „atlaižu” sistēmu;</li> <li>• tā kā šobrīd ostas maksu un tarifu maiņas nepieciešamība lielā mērā tiek noteikta balstoties uz konkrētu speciālistu individuālo pieredzi, nepieciešamas izstrādāt indikatoru matricu, kur noteikti mērāmie indikatori, to mērīšanas regularitāte, izmaiņu pieļaujamie robežlielumi. Tāpat ir jānosaka rīcības modelis gadījumam, kad šie robežlielumi tiek pārsniegti. Šāda indikatoru sistēma ļaus samazināt risku, ka tarifu izmaiņu pamatojums ir subjektīvas analīzes rezultāts</li> </ul>
<p>2. Nodrošina ostas maksas un nomas (īres) maksas iekasēšanu.</p>	<p>Šobrīd ostas pārvalde slēdz līgumus ar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• aģentūrām, kuras uzņemas atbildību par to, ka kuģis aizejot no ostas samaksā noteikto ostas maksu;</li> <li>• nomniekiem (zemes, infrastruktūras</li> </ul>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>Tā kā dokumentu apjoms ir neliels (10-20 rēķini par ostas maksu maksāšanu, 10-15 rēķini par nomas maksu maksāšanu), tad grāmatvedības darba optimizācija nav nepieciešama, esošā funkcijas izpildes kārtība nav jāmaina.</p>

	<p>objektu), kas maksā līgumos atrunātu nomas maksu.</p> <p>Lai nodrošinātu līgumu nosacījumu izpildi ostas pārvaldes grāmatvedis (1 štata vieta):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• veic regulāru maksājumu apjoma aprēķināšanu (pamatojoties uz aģentūru iesniegtajiem datiem) , t.sk. datu salīdzināšanu, saskaņošanu un pārrēķinu</li> <li>• izraksta rēķinus aģentūrām un nomniekiem saskaņā ar LR normatīvo aktu prasībām, noslēgtajiem līgumiem un ostas pārvaldes valdes noteiktajiem tarifiem.</li> </ul> <p>Grāmatvedis darbā izmanto specializētu programmatūru</p>		
<p>3. Nosaka apsardzes un caurlaižu režīmu ostā.</p>	<p>Lai noteiktu apsardzes un caurlaižu režīmu ostā, ostas kapteinis kopā ar ostas drošības oficiēri izstrādā attiecīgu instrukciju, kurai ir standartizētas prasības. Šo instrukciju ostas pārvaldnieks saskaņo. Ar instrukciju tiek iepazīstināti visas komercsabiedrība, kas darbojas ostas teritorijā. Caurlaides tiek izsniegtas saskaņā ar izstrādāto drošības instrukciju</p> <p>Savi drošības režīmi ir stividoriem un nomniekiem, kuri tiek realizēti algojot apsardzi. Ostas pārvaldei nav apsardzes.</p> <p>Ostas pārvalde ir noslēgusi līgumu ar apsardzes firmu "G4S Latvia" AS, kas sniedz konsultācijas, kā arī nodrošina kontroli (1 reizi</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama.</p> <p>Funkcijas tiešā realizācija ir atkarīga no komercsabiedrībām, kuras strādā ostas teritorijā, šo sabiedrību izveidotajiem un strādājošajiem apsardzes dienestiem. Šobrīd ir konstatējami trūkumi, kas saistīti pārsvarā ar cilvēcisko faktoru, līdz ar to ostas pārvaldes iespējas uzlabot situāciju ir ierobežotas.</p>

	<p>mēnesī) par apsardzes režīma izpildi ostā.  Apsardzes/drošības režīma kontrole tiek veikta arī Latvijas Jūras administrācijas organizētajās pārbaudēs</p>		
<p>4. Savas kompetences ietvaros kontrolē ostas noteikumu ievērošanu.</p>	<p>Noteikumu, kas saistīti ar drošības prasībām, kontroli nodrošina ostas uzraugs – ostas drošības oficiēris (1 štata vieta), algots apsardzes dienests un Jūras administrācija (skat. 3) funkcijas izpildi)</p> <p>Funkcijas izpildi attiecībā uz ienākošajiem kuģiem nodrošina ostas uzraugs – ostas drošības oficiēris, kurš:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• veic kuģu ienākšanas un iziešanas noformēšanas formalitātes: nosūta Jūras administrācijas kuģošanas drošības dienestam kuģu ienākšanas ģenerālās deklarācijas, nosūta aģentējošām firmām loča kvītis, ieregistrē kuģu ienākšanu un iziešanu attiecīgos žurnālos.</li> <li>• pirms kuģu iziešanas pārliecinās par to iegrimes, sānsveres un kravas nostiprinājuma atbilstību prasībām.</li> <li>• seko ostas akvatorijas navigācijas zīmju darbībai. To bojājuma gadījumā ziņo ostas kapteinim- velkoņa kapteinim.</li> </ul> <p>Kuģu ienākšanas brīdī to kontrolē komisija, kuras sastāvā bez robezsardzes un muitas dienestu pārstāvjiem ir arī ostas pārstāvis- drošības oficiēris, ostas kapteinis un/vai ostas pārvaldnieks.</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama</p>
<p>5. Savas kompetences ietvaros kontrolē ostas</p>	<p>Ostas komercsabiedrību darbības likumības kontroles iespējas ir ierobežotas, šobrīd tas</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>Tā kā ostas teritorijā darbošos komercsabiedrību finansiālais (un tiesiskais) stāvoklis ir faktors, kas var ietekmēt ostas ekonomisko attīstību,</p>

<p>komercsabiedrību darbības atbilstību likumiem, Ministru kabineta normatīvajiem aktiem un attiecīgās ostas pārvaldes nolikumam.</p>	<p>notiek izmantojot līgumu slēgšanas iespējas.</p> <p>„Likuma par ostām” 18. pants „Komercedarbības noteikumi ostā” nosaka: „Komercedarbība ostā notiek saskaņā ar spēkā esošajiem likumiem un citiem normatīvajiem aktiem, ostas noteikumiem un pamatojoties uz ostas pārvaldes un attiecīgā uzņēmēja noslēgto līgumu. Ostas pārvalde, slēdzot līgumus par komercedarbību ostā, ievēro priekšnoteikumu, ka komercsabiedrības dibinātājiem un dalībniekiem jābūt ar labu reputāciju un stabili finansiālo stāvokli”.</p> <p>Vienu reizi gadā kuģu aģentūrām ir jāiesniedz dokuments, ka tām nav parādu attiecībā pret valsti.</p>		<p>būtu nepieciešams savlaicīgi saņemt informāciju par komercsabiedrību darbību no atbildīgajām/kontrolējošām institūcijām.</p> <p>Šobrīd regulārā informācija par komercsabiedrību stāvokli tiek saņemta neoficiālu, personīgu kontaktu ceļā, līdz ar to šāda informācija nav izmantojuma situācijas prognozēšanai un lēmumu pieņemšanai.</p> <p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>noskaidrot iespējas slēgt vienošanos ar Valsts ieņēmumu dienesta reģionālajām struktūrām (VID Vidzemes reģionālo iestādi un VID Finanšu policija pārvaldi) par regulāru informācijas apmaiņu, attiecībā par uzņēmumu, kas strādā ostas teritorijā ekonomisko stāvokli. Pamatojums- valsts uzliktais pienākums izpildīt likumā noteiktās ostas pārvaldes funkcijas</li> </ul>
<p>6. Kontrolē ostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu, nodrošina ostas teritorijā radušos piesārņojuma seku likvidēšanu, piedalās piesārņojuma seku likvidēšanā jūrā, organizē kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanu, kā arī izstrādā kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu ostās.</p>	<p>Ostas pārvaldes izstrādā piesārņojuma likvidācijas plānu (sadarbībā ar Jūras vides pārvaldi). Šis plāns tiek regulāri aktivizēts.</p> <p>Piesārņojuma likvidācijas funkcijas uzņemas Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde.</p> <p>Jūras un iekšējo ūdeņu pārvalde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kontrolē vides aizsardzības normatīvo aktu prasību ievērošanu Latvijas jūras ūdeņos un zveju Latvijas jūras un iekšējos ūdeņos, kā arī starptautiskajos, ES dalībvalstu un valstu, kas nav ES dalībvalstis, ūdeņos;</li> <li>izstrādā tipveida prasības un apstiprina darbības plānus neparedzēta piesārņojuma gadījumiem ostām, piestātnēm un termināliem un</li> </ul>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama</p>



	apstiprina atkritumu apsaimniekošanas plānus ostām. Ostas pārvaldes piedalās procesā.		
7. Nodrošina ziemas navigāciju ostā saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas izstrādāto kārtību, kuru apstiprina satiksmes ministrs;	Navigācijas kārtību līdz ziemas periodam nosaka Rīgas ostas kapteinis. Ziemas navigāciju ostas pārvaldes nodrošina savu ekonomisko iespēju robežās – pēc nepieciešamības izmantojot savus resursus (velkoni) vai nomājot nepieciešamo tehniku no Rīgas ostas.	Funkcijas izpilde – laba.	Funkcija tiek izpildīta iespēju robežās. 100% funkcijas izpilde ir iespējama tikai gadījumā, kad ostai ir pietiekami finanšu resursi, lai nodrošinātu kuģu kustību ziemas periodā. Kad kustību nodrošināt nevar, osta tiek slēgta.
8. Nosaka Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasību izpildi ostā un kontrolē ostas teritorijā izvietoto organizāciju darbību atbilstoši ostu iekārtu aizsardzības plāniem;	Skat 3) un 4) funkcijas izpildi.	Funkcijas izpilde – laba.	Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama.
9. Pieņem lēmumu par atļauju uzsākt paredzēto darbību ostas teritorijā atbilstoši likumam "Par ietekmes uz vidi novērtējumu".	Šobrīd ostas pārvalde nav saskārusies ar gadījumu, kur uzņēmēju plānotajai darbībai būtu nepieciešams ietekmes uz visi novērtējums.	Funkcijas izpilde nav novērtējama.	Tā kā funkcijas izpilde nav novērtējama, tad nav identificējami uzdevumi funkcijas izpildes uzlabošanai

### **Secinājumi:**

1. „Likuma par ostām” 7. pantā. „Ostas pārvaldes funkcijas” ostas pārvaldei noteikto valsts pārvaldes funkciju izpilde uzskatāma par labu.
2. Būtiski funkciju izpildes trūkumi nav konstatēti.
3. Iespējamie uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai:
  - izstrādāt saprotamu un caurspīdīgu ostas maksu un tarifu „atlaižu” sistēmu;
  - izstrādāt indikatoru matricu, kur noteikti mērāmie indikatori, to mērīšanas regularitāte, izmaiņu pieļaujamie robežlielumi. Noteikt rīcības modeli gadījumam, kad šie robežlielumi tiek pārsniegti.
  - noskaidrot iespējas slēgt vienošanos ar Valsts ieņēmumu dienesta reģionālajām struktūrām (VID Vidzemes reģionālo iestādi un VID Finanšu policija pārvaldi) par regulāru informācijas apmaiņu, attiecībā par uzņēmumu, kas strādā ostas teritorijā ekonomisko stāvokli.

„Likuma par ostām” 7. pants. „Ostas pārvaldes funkcijas” nosaka, ka **ostas pārvalde kā privāto tiesību subjekts veic šādas funkcijas:**

Likumā noteiktā funkcija	Funkciju izpilde	Funkciju izpildes novērtējums	Uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai
1. Izstrādā ostas attīstības programmas projektu atbilstoši apstiprinātai Latvijas ostu attīstības koncepcijai un attiecīgās pašvaldības attīstības programmai un teritorijas plānojumam.	Ostas pārvalde ir organizējusi iepirkumus par situācijas izpēti un attīstības programmas izstrādi. Ostas pārvaldnieks piedalās programmas izstrādē. Ostas attīstības programmas projekts tiek izstrādāts ņemot vērā pašvaldības attīstības dokumentus un teritorijas plānojumu.	Funkcijas izpilde – laba.	Latvijas ostu attīstības koncepcija šobrīd nav apstiprināta. Pastāv iespēja, ka pēc šī dokumenta apstiprināšanas, Salacgrīvas ostas attīstības programma būs jākorģē.
2. Nodrošina Latvijas Ostu padomē akceptētās ostas attīstības programmas realizāciju.	Šobrīd ostas attīstības programma ir izstrādes stadijā, to nav apstiprinājusi ostas pārvaldes valde, tā nav iesniegta akcepta sniegšanai Latvijas Ostu padomē.  Pēc programmas izstrādes, par tās realizāciju būs atbildīgs ostas pārvaldnieks.	Funkcijas izpilde nav novērtējama.  Šobrīd nav skaidrs ostas pārvaldes valdes stratēģisko lēmumu pieņemšanas mehānisms.	Pēc ostas attīstības programmas izstrādes un apstiprināšanas ostas pārvaldes valdē, tā jāiesniedz Latvijas Ostu padomē.  <u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• izstrādāt ostas attīstības programmas realizācijas plānu 2008.gadam (t.i. jāidentificē primāri realizējamie uzdevumi, jānosaka realizācijas termiņi, nepieciešamie resursi un atbildīgās personas);</li> <li>• izstrādāt programmas izpildes un uzraudzības kārtību, t.i. jānosaka programmas izpildes indikatoru robežlīmeņi, kas būs indikators programmas pārskatīšanas nepieciešamībai.</li> </ul>
3. Apsaimnieko īpašumā esošo vai valdījumā nodoto īpašumu — hidrotehniskās būves, piestātnes, kuģu ceļus, navigācijas iekārtas un ierīces ostā, akvatoriju un navigācijas ierīces Satiksmes ministrijas noteiktajos	Ostas pārvalde veic krastu nostiprinājumu, kuģu kanāla, akvatorija un navigācijas zīmju uzturēšanu tādā līmenī, cik atļauj ostas budžeta līdzekļi. Šobrīd ostas moli ir sliktā tehniskajā stāvoklī, taču ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekama finansējuma, lai situāciju uzlabotu.  Viena kuģu piestātne ir iznomāta komercsabiedrībai. Ostas pārvaldes līgumā noteiktajā kārtībā kontrolē šīs	Funkcijas izpilde – apmierinoša.	Funkcija tiek izpildīta iespēju robežās. Funkcijas izpilde augstākajā kvalitātē ir iespējama tikai gadījumā, kad ostai ir pietiekami finanšu resursi.  <u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• precīzi noteikt (vienojoties ar pašvaldību), kas ir „ar ostas darbību saistītā infrastruktūra”;</li> <li>• apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus hidrotehnisko būvju renovācijai un/vai pārbūvei;</li> <li>• apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus akvatorija.</li> </ul>

apsaimniekošana s rajonos, kā arī ar ostas darbību saistīto infrastruktūru.	piestātnes uzturēšanu un apsaimniekošanu.		uzturēšanai. <ul style="list-style-type: none"> <li>• izstrādāt projektu pieteikumus publiskā finansējuma piesaistei no ES un/vai Eiropas kopienas finansētajām programmām</li> </ul>
4. Izstrādā un apstiprina ostas pārvaldes nolikumā noteiktajā kārtībā finanšu līdzekļu izlietojuma tāmes projektu nākamajam kalendārajam gadam un turpmākajiem pieciem gadiem un, ja nepieciešams, precizējumus iepriekšējā gadā iesniegtajā perspektīvajā finanšu līdzekļu izlietojuma tāmē.	Atbilstoši ostas pārvaldes nolikumam un LR normatīvo aktu prasībām ostas pārvaldnieks un grāmatvedis sagatavo finanšu līdzekļu izlietojuma tāmes projektu vienam gadam. Ostas pārvaldes budžetu apstiprina ostas pārvaldes valde. Atskaites par budžeta izlietojumu 1 reizi ceturksnī sagatavo ostas pārvaldnieks, atskaites tiek iesniegtas ostas pārvaldes valdei, kura tās izskata un akceptē. Budžeta grozījumi tiek veikti 1 reizi 6 mēnešos. Priekšlikumus budžeta grozījumiem izstrādā ostas pārvaldnieks, apstiprina ostas pārvaldes valde. Finanšu izlietojuma tāmes 5 gadiem netiek gatavotas. Pamatojums – straujās ekonomiskās situācijas izmaiņas rada prognozēšanas grūtības.	Funkcijas izpilde – laba.	Nav skaidrs pēc kādiem kritērijiem tiek vērtēta budžeta izpilde, nav noteikti indikatori, lai vērtētu budžeta izpildes kvalitāti (piemēram - kādās robežās var mainīties atsevišķas budžeta pozīcijas).  <u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lai uzlabotu budžeta veidošanas un izmaiņu procesa „caurspīdīgumu”, izstrādāt budžeta izvērtēšanas kritērijus, kurus savā darbā izmanto ostas pārvaldes valde.</li> </ul>
5. Organizē ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai.	Tā kā ostas attīstības programma šobrīd nav apstiprināta, ostas un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūve nenotiek attīstības aspektā.  Faktiski uz attīstību virzīta izbūve nenotiek vispār. Tiek veikti ostas uzturēšanas darbi (skat 3) funkcijas izpildi).	Funkcijas izpilde nav novērtējama.	<u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• precīzi noteikt (vienojoties ar pašvaldību), kas ir „ar ostas darbību saistītā infrastruktūra”;</li> <li>• teritorijas plānojumā iezīmēt tās ielas, kas ir vitāli nepieciešamas ostas darbības nodrošināšanai;</li> <li>• noteikt kārtību, kādā pašvaldība organizē un ostas pārvalde piedalās infrastruktūras, kas nepieciešama ostas darbības nodrošināšanai, izbūvētajos gadījumos, kas infrastruktūras objekts neatrodas ostas teritorijā (piemēram energoapgādes vai komunikāciju objekti).</li> <li>• apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus infrastruktūras un ostas izbūvei;</li> <li>• izstrādāt projektu pieteikumus publiskā finansējuma piesaistei no ES un/vai Eiropas kopienas finansētajām programmām.</li> </ul>

<p>6. Veic ostas pakalpojumu pieprasījuma un piedāvājuma izpēti.</p>	<p>1 reizi mēnesī ostas pārvaldes no Satiksmes ministrijas saņem statistikas datus/informāciju par tirgus un nozares stāvokli. Izmantojot SM datus, konkurentu darbības rādītājus, personīgo pieredzi un kontaktus, ostas pārvaldnieks 1 reizi mēnesī veic ostas pakalpojumu pieprasījuma/ piedāvājuma izpēti. Ostas pārvaldnieks sagatavo priekšlikumus budžeta izmaiņām un/vai citiem lēmumiem, ja analīzes rezultāti parāda lēmumu pieņemšanas nepieciešamību. Ar šīs analīzes rezultātiem tiek iepazīstināta ostas pārvaldes valde. Pamatojoties uz ostas pārvaldnieka sniegto informāciju, ostas valde pieņem lēmumu.</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>Funkcijas izpilde balstās galvenokārt uz ostas pārvaldnieka profesionālajām spējām, pieredzi, personīgajiem sakariem un intuīciju.</p> <p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>izstrādāt indikatoru/rādītāju sarakstu, nosakot to izmaiņu robežas (t.i. rādītājs normā, pārsniedz normu utt.). Definēt krīzi uzrādošo indikatoru lielumus;</li> <li>izstrādāt rīcības modeli ekonomiskās krīzes konstatācijas gadījumā.</li> </ul>
<p>7. Slēdz līgumus ar komercsabiedrībām par to darbību ostā, lai nodrošinātu un pilnveidotu ostas pakalpojumu kompleksu atbilstoši ostas pārvaldes nolikumam un ostas attīstības programmai.</p>	<p>Ostas pārvalde slēdz līgumus ar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>kuģu aģentūrām;</li> <li>nomniekiem (zemes, infrastruktūras objektu).</li> </ul> <p>Līgumi tiek noslēgti ņemot vērā arī ostas pārvaldes nolikumā iestrādātos nosacījumus</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>Funkcija tiek izpildīta iespēju robežās, ņemot vērā ka noslēgtie līgumi ir viens no instrumentiem, ar kuriem ostas pārvaldes var ietekmēt komercsabiedrību darbību.</p> <p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>pēc ostas attīstības programmas apstiprināšanas veikt komunikācijas darbu, lai iepazīstinātu ostā strādājošas komercsabiedrības ar šo programmu;</li> <li>apzināt sadarbības iespējas starp komercsabiedrībām un ostas pārvaldi par attīstības programmas realizāciju;</li> <li>integrēt ostas attīstības projektus ar ostā strādājošo uzņēmumu un ostas zemes lietotāju attīstības projektiem.</li> </ul>
<p>8. Savu pilnvaru ietvaros rīkojas ar ostas zemi un uz tās esošajiem valdījumā nodotajiem valsts vai pašvaldības īpašuma objektiem.</p>	<p>skat. 3), 5) un 7) funkcijas izpildi</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>skat. 3), 5) un 7) funkcijas uzdevumus</p>

9) nodrošina tās īpašumā esošās vai valdījumā nodotās infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, kā arī piedalās ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstīšanā.	skat. 3), 5) un 7) funkcijas izpildi	Funkcijas izpilde – apmierinoša.	skat. 3), 5) un 7) funkcijas uzdevumus
--	--------------------------------------	----------------------------------	--

### Secinājumi:

1. „Likuma par ostām” 7. pantā „Ostas pārvaldes funkcijas” ostas pārvaldei noteikto **privāto tiesību subjekta** funkciju izpilde uzskatāma par apmierinošu.
2. Funkciju izpildes trūkumi saistīti ar ostas attīstības programmas trūkumu, kā arī ar ostas darbības izvērtēšanas kritēriju sistēmas neesamību.
3. Iespējamie uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai:
  - izstrādāt ostas attīstības programmas realizācijas plānu 2008.gadam (t.i. jāidentificē primāri realizējamie uzdevumi, jānosaka realizācijas termiņi, nepieciešamie resursi un atbildīgās personas);
  - izstrādāt programmas izpildes un uzraudzības kārtība, t.i. jānosaka programmas izpildes indikatoru robežlīmeņi, kas būs indikators programmas pārskatīšanas nepieciešamībai;
  - pēc ostas attīstības programmas apstiprināšanas veikt komunikācijas darbu, lai iepazīstinātu ostā strādājošas komercsabiedrības ar šo programmu;
  - apzināt sadarbības iespējas starp komercsabiedrībām un ostas pārvaldi par attīstības programmas realizāciju;
  - integrēt ostas attīstības projektus ar ostā strādājošo uzņēmumu un ostas zemes lietotāju attīstības projektiem;
    - precīzi noteikt (vienojoties ar pašvaldību), kas ir „ar ostas darbību saistītā infrastruktūra”;
    - teritorijas plānojumā iezīmēt tās ielas, kas ir vitāli nepieciešamas ostas darbības nodrošināšanai;
    - apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus hidrotehnisko būvju renovācijai un/vai izbūvei, akvatorija uzturēšanai, infrastruktūras un ostas izbūvei;
    - noteikt kārtību, kādā pašvaldība organizē un ostas pārvalde piedalās infrastruktūras, kas nepieciešama ostas darbības nodrošināšanai, izbūvē tajos gadījumos, kas infrastruktūras objekts neatrodas ostas teritorijā (piemēram energoapgādes vai komunikāciju objekti);
    - izstrādāt projektu pieteikumus publiskā finansējuma piesaistei no ES un/vai Eiropas kopienas finansētajām programmām;
    - lai uzlabotu budžeta veidošanas un izmaiņu procesa „caurspīdīgumu”, izstrādāt budžeta izvērtēšanas kritērijus, kurus savā darbā izmanto ostas pārvaldes valde;
    - izstrādāt indikatoru/rādītāju sarakstu, nosakot to izmaiņu robežas (t.i. rādītājs normā, pārsniedz normu utt.). Definēt krīzi uzrādošo indikatoru lielumus;
    - izstrādāt rīcības modeli ekonomiskās krīzes konstatācijas gadījumā.

## 10. sadaļas „Salacgrīvas ostas pārvaldes funkciju analīze” kopsavilkums

- „*Likuma par ostām*” 7. pantā. „*Ostas pārvaldes funkcijas*” ostas pārvaldei noteikto **valsts pārvaldes funkciju** izpilde uzskatāma par labu. Būtiski funkciju izpildes trūkumi nav konstatēti.
- *Iespējamie uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai:*
  - izstrādāt saprotamu un caurspīdīgu ostas maksu un tarifu „atlaižu” sistēmu;
  - izstrādāt indikatoru matricu, kur noteikti mērāmie indikatori, to mērīšanas regularitāte, izmaiņu pieļaujamie robežlielumi. Noteikt rīcības modeli gadījumam, kad šie robežlielumi tiek pārsniegti.
  - noskaidrot iespējas slēgt vienošanos ar Valsts ieņēmumu dienesta reģionālajām struktūrām (VID Vidzemes reģionālo iestādi un VID Finanšu policija pārvaldi) par regulāru informācijas apmaiņu, attiecībā par uzņēmumu, kas strādā ostas teritorijā ekonomisko stāvokli.
- „*Likuma par ostām*” 7. pantā. „*Ostas pārvaldes funkcijas*” ostas pārvaldei noteikto **privāto tiesību subjekta funkciju** izpilde uzskatāma par apmierinošu.
- *Funkciju izpildes trūkumi saistīti ar ostas attīstības programmas trūkumu, kā arī ar ostas darbības izvērtēšanas kritēriju sistēmas neesamību.*
- *Iespējamie uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai:*
  - izstrādāt ostas attīstības programmas realizācijas plānu 2008.gadam (t.i. jāidentificē primāri realizējamie uzdevumi, jānosaka realizācijas termiņi, nepieciešamie resursi un atbildīgās personas);
  - izstrādāt programmas izpildes un uzraudzības kārtība, t.i. jānosaka programmas izpildes indikatoru robežlīmeņi, kas būs indikators programmas pārskatīšanas nepieciešamībai;
  - pēc ostas attīstības programmas apstiprināšanas veikt komunikācijas darbu, lai iepazīstinātu ostā strādājošas komercsabiedrības ar šo programmu;
  - apzināt sadarbības iespējas starp komercsabiedrībām un ostas pārvaldi par attīstības programmas realizāciju;
  - integrēt ostas attīstības projektus ar ostā strādājošo uzņēmumu un ostas zemes lietotāju attīstības projektiem;
  - precīzi noteikt (vienojoties ar pašvaldību), kas ir „ar ostas darbību saistītā infrastruktūra”;
  - teritorijas plānojumā iezīmēt tās ielas, kas ir vitāli nepieciešamas ostas darbības nodrošināšanai;
  - apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus hidrotehnisko būvju renovācijai un/vai izbūvei, akvatorija uzturēšanai, infrastruktūras un ostas izbūvei;
  - noteikt kārtību, kādā pašvaldība organizē un ostas pārvalde piedalās infrastruktūras, kas nepieciešama ostas darbības nodrošināšanai, izbūvētajos gadījumos, kas infrastruktūras objekts neatrodas ostas teritorijā (piemēram energoapgādes vai komunikāciju objekti);
  - izstrādāt projektu pieteikumus publiskā finansējuma piesaistei no ES un/vai Eiropas kopienas finansētajām programmām;
  - lai uzlabotu budžeta veidošanas un izmaiņu procesa „caurspīdīgumu”, izstrādāt budžeta izvērtēšanas kritērijus, kurus savā darbā izmanto ostas pārvaldes valde;
  - izstrādāt indikatoru/rādītāju sarakstu, nosakot to izmaiņu robežas (t.i. rādītājs normā, pārsniedz normu utt.). Definēt krīzi uzrādošo indikatoru lielumus;
  - izstrādāt rīcības modeli ekonomiskās krīzes konstatācijas gadījumā.

## 11.SADAĻA. SVID ANALĪZE, OSTAS ATTĪSTĪBAS VIRZIENI

Veicot Salacgrīvas ostas stipro un vājā pušu, iespēju un draudu analīzi, tika konstatēts, ka:

- stiprās puses saistītas ar ostas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un atrašanos bagātīgā kravu baseinā;
- vājās puses saistītas ar ostas infrastruktūras nepietiekamo atbilstību nākotnes attīstības prasībām;
- iespējas rada galvenokārt ostas teritorijas paplašināšana un publiskā finansējuma piesaiste ostas infrastruktūras uzlabošanai un modernizācijai;
- draudus rada nepietiekošā ostas pārvaldes finansiālā kapacitāte

**Tabula Nr.18. Salacgrīvas ostas SVID analīze**

Stiprās puses	Vājās puses
Osta atrodas izdevīgā ģeogrāfiskajā stāvoklī (starp nozīmīgām divu valstu – Latvijas un Igaunijas ostām)	Konkurējošā mazā osta - Skulte izvietota ģeogrāfiski identiski
Osta atrodas bagātā kravu baseinā ar iespēju ilgtermiņā un noturīgi organizēt dažādu kravu piesaisti	Ostas darbību ietekmē sezonālitate
Ostas infrastruktūra nodrošina minimālās prasības, lai apkalpotu līdz 120 m garus “jūras” tipa kuģus ar iegrimi līdz 5,5 m;	Kraujlaukumu nepietiekamā platība traucē piesaistīt jaunus kravu pārvadātājus un daudzveidīgāku kravu klāstu. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas, tālākais atrodas 6 km no ostas.
Piestātņu jauda ir pietiekoša esošajam kravu apjomam, izmantojamo 2 piestātņu (Nr.1 un Nr.4.) aprēķinātā jauda ir 700 tūkst. t kravu gadā.	Hidrotehniskās būves (moli) ir fiziski nolietojušies, Dienvidu mols ir avārijas stāvoklī, kas veicina sanešu veidošanos kuģu ceļā un ostas akvatorijā, kas savukārt ierobežo ostā ienākošo kuģu iegrimi.
Ārpakalpojumu izmantošanas iespējas ļauj ostai elastīgi pielāgoties tehniskām izmaiņām nepieciešamības gadījumā;	Sanešu veidošanās kuģu ceļā un ostas akvatorijā regulāri prasa ievērojamus līdzekļus padziļināšanas darbiem
Ostas pārvalde spēj nodrošināt „Likumā par ostām” noteiktās valsts pārvaldes funkcijas	Ostas teritorijā nevar izbūvēt papildus piestātnes, šobrīd tiek izmantots jau ~64% no esošo piestātņu maksimālās aprēķinātās jaudas
Ostas pārvaldes organizatoriskā struktūra ir vienkārša, ļauj ātri pieņemt lēmumus	Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekamu resursu, lai piesaistītu ārpakalpojumu hidrotehnisko būvju remontam (u.c. liela apjoma darbiem)
Ostas pārvaldes personāls spēj kvalitatīvi veikt uzstādītos uzdevumus	Ostas pārvalde nespēj pilnībā nodrošināt „Likumā par ostām” noteiktās privāto tiesību subjekta funkcijas
	Ostas pārvaldes valdes rīcībā nav skaidras sistēmas ostas darbības izvērtēšanai un lēmumu pieņemšanas pamatojumam
	Ostas pārvaldē nav izstrādāta personāla aizvietošanas sistēma, t.i. ir radusies situācija, ka atsevišķi speciālisti ir neaizvietojami

Iespējas	Draudi
<p>Iespēja paplašināt saimnieciskās darbības teritoriju – paplašināt ostas sauszemes teritoriju (varēs izveidot lielus kraujlaukumus, noliktavas, specializētas būves);</p> <p>Iespēja piesaistīt papildus kravu apjomus un pārvadātājus no Igaunijas, ja tiks piedāvāta atbilstoša infrastruktūra (kraujlaukumi, piestātnes, kvalitatīvs akvatorijs)</p> <p>Iespēja ostas attīstībā izmantot publisko finansējumu Eiropas Savienības un Eiropas kopienas finansēto programmu ietvaros</p> <p>Ostas pārvalde ir stratēģiski gatava attīstības uzdevumu realizācijai, Ostas attīstības programma definē attīstības virzienus</p> <p>Valūtas riski un inflācija apdraud ostas ienākumu mehānismu daudz mazākā mērā kā citās tautsaimniecības nozarēs</p>	<p>Nepietiekami kraujlaukumi un noliktavu platības ostas teritorijā, kas turpinoties attīstībai sāks apdraudēt ostas apgrozījuma un finanšu ieņēmumu rādītāju pieaugumu tam nepieciešamā apjomā</p> <p>Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekama finansējuma liela apjoma darbu realizēšanai, ekonomiskā situācija uzrāda negatīvas tendences, līdz ar to šādu līdzekļu piepludums nav prognozējams</p> <p>Turpinoties ostas darbības attīstībai, maksimālā piestātņu jauda tiks sasniegta 2012.gadā (prognoze balstīta uz pieņēmumu, ka pārkrauto kravu apjoma pieaugums atbildīs 2003.-2007.gada tendencēm)</p> <p>Neveicot investīcijas kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijā, netiks nodrošināta kuģošanas drošība un kuģu ceļa dziļums, kā rezultātā kravu apgrozījums var samazināties, kas būs saistīts ar ostas ierobežotajām jaudām.</p> <p>Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekošu finanšu resursu Eiropas Savienības un Eiropas kopienas finansēto programmu līdzfinansējuma nodrošināšanai, līdz ar to pārvaldes attīstība ir atkarīga no iespējamā līdzfinansējuma nodrošinātāja – Salacgrīvas pašvaldības</p> <p>Ostas attīstības programmā definēto virzienu izpildi iespējams realizēt, piesaistot publiskos un/vai privātos līdzekļus investīcijām. Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekamas kapacitātes publiskā finansējuma piesaistei.</p> <p>Ostas ekonomiskā attīstība ir tieši atkarīga no tirgus situācijas un politiskās situācijas valstī, kā arī konkurentu darbības</p> <p>Zivrupniecības un apaļkoksnes eksports, kas savulaik bija pamats ostas attīstībai, patreiz zaudē sava realizācijas apjoma īpatsvaru</p>

Kopumā mazo ostu attīstības ilgtermiņa mērķis, kas būtu sasniedzams ilgākā laika periodā ir mazo ostu pilsētu un pagastu kļūšana par patstāvīgi funkcionējošiem reģionālās ekonomikas un sociālās aktivitātes centriem, kuri nodrošina harmonisku Latvijas piekrastes reģionu attīstību.

Mērķu veiksmīgu sasniegšanu raksturojošie rādītāji:

- investīciju pieaugums;
- zivju produkcijas pārkraušanas apjomu pieaugums;
- darba vietu skaita pieaugums;



- jaunu uzņēmējdarbības veidošanās;
- eksporta un importa kravu apgrozība;
- ienākošo kuģu skaits;
- tūristu jahtu apmeklējumu skaits.

Lai panāktu mazo ostu infrastruktūras maksimālu izmantošanas efektivitāti, garantējot atbilstošas tonnāžas kuģu apkalpošanu ostās ir nepieciešami:

- ostu kopējo hidrotehnisko konstrukciju atjaunošana un celtniecība, kuras nodrošina mazo ostu publisko pieejamību;
- uzņēmējdarbībai labvēlīgas vides radīšana;
- ostu tehnisko aprīkojumu modernizācija;
- rekonstrukcijas un modernizācijas finansiālā nodrošināšana;
- dabas aizsardzības pasākumu veikšana ostu teritorijās un akvatorijās.

### **11. sadaļas „SVID analīze, ostas attīstības virzieni” kopsavilkums**

*Veicot Salacgrīvas ostas stipro un vājo pušu, iespēju un draudu analīzi, tika konstatēts, ka:*

- *stiprās puses saistītas ar ostas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un atrašanos bagātīgā kravu baseinā;*
- *vājās puses saistītas ar ostas infrastruktūras nepietiekamo atbilstību nākotnes attīstības prasībām;*
- *iespējas rada galvenokārt ostas teritorijas paplašināšana un publiskā finansējuma piesaiste ostas infrastruktūras uzlabošanai un modernizācijai;*
- *draudus rada nepietiekošā ostas pārvaldes finansiālā kapacitāte*

*Kopumā mazo ostu attīstības ilgtermiņa mērķis, kas būtu sasniedzams ilgākā laika periodā ir mazo ostu pilsētu un pagastu kļūšana par patstāvīgi funkcionējošiem reģionālās ekonomikas un sociālās aktivitātes centriem, kuri nodrošina harmonisku Latvijas piekrastes reģionu attīstību.*

*Lai panāktu Salacgrīvas ostas infrastruktūras maksimālu izmantošanas efektivitāti:*

- *ostu kopējo hidrotehnisko konstrukciju atjaunošana un celtniecība, kuras nodrošina ostas publisko pieejamību;*
- *uzņēmējdarbībai labvēlīgas vides radīšana;*
- *ostu tehnisko aprīkojumu modernizācija;*
- *rekonstrukcijas un modernizācijas finansiālā nodrošināšana;*
- *ostas pārvaldes institucionālās kapacitātes stiprināšana*