



Salacgrīvas ostas attīstības programma periodam līdz 2025.gadam

Salacgrīva
2015

Saturs

Ievads	3
1. Programmas mērķis, apakšmērķi	4
1.1. Programmas mērķis.....	4
1.2. Programmas apakšmērķi.....	4
2. Programmas saikne ar nacionālajām un reģionālajām prioritātēm, attīstības plānošanas dokumentiem.....	6
2.1. Programmas saikne ar attīstības plānošanas dokumentiem	6
2.2. Programmas saikne ar nozares dokumentiem	9
3. Valsts ekonomikas attīstības tendences	11
4. Salacgrīvas ostas raksturojums – kopējās situācijas analīze	14
4.1. Ģeogrāfiskais izvietojums, teritorija.....	14
4.2. Piestātnes un citas ostas hidrotehniskās būves	17
4.3. Pārvaldes struktūra, funkcijas, pilnvaras un kompetence	20
4.4. Identificētās problēmas	21
5. Tiesiskie aspekti	22
5.1. Īpašuma attiecības ostas teritorijā.....	22
5.2. Atbilstība normatīvām prasībām: termins „mazā osta”	23
6. Salacgrīvas ostas kravu baseina izpēte	24
6.1. Koksnes resursi.....	24
6.2. Kūdras resursi.....	25
6.3. Šķembas	26
6.4. Enerģētiskā šķelda.....	26
6.5. Keramzīts.....	27
7. Kravu plūsmas, to tendences Salacgrīvas ostā.....	28
7.1. Komerccarbība ostas teritorijā	28
7.2. Kravu apjoms Salacgrīvas ostā, tā izmaiņas	29
7.3. Sezonalitātes problēmas: ziemas navigācijas periods kā drauds kravu plūsmas noturībai	31
7.4. Kravu struktūra ostas kravu baseinā	32
8. Salacgrīvas ostas spējas apkalpot kravu plūsmu. Esošā situācija un prognoze	34
9. Kopējā pārkrauto kravu apjoma palielināšanas iespējas	37
10. Tirgus analīze Salacgrīvas un konkurējošo ostu (Skulte, Rīga, Pērnavas) kravu apkalpošanā.....	40
10.1. Skultes osta, kā Salacgrīvas ostai galvenā konkurējošā osta	40
10.2. Salacgrīvas ostas konkurence ar Rīgas ostu	42
10.3. Salacgrīvas ostas konkurence ar Pērnavas ostu.....	42
10.4. Salacgrīvas ostas un konkurējošo ostu salīdzinājums	42
10.5. Salacgrīvas ostas uzdevumi konkurētspējas palielināšanai	44
11. Salacgrīvas ostas pārvaldes funkciju analīze.....	45
12. SVID analīze, ostas attīstības virzieni	57
13. Plānotie programmas rezultāti un programmas rezultātu sasniegšanas rādītāji	60
14. Galvenie uzdevumi programmas rezultātu sasniegšanai.....	61
15. Uzdevumiem atbilstošs esošā un papildus nepieciešamā finansējuma plānojums ¹	63
16. Par uzdevuma izpildi atbildīgās institūcijas.....	64
17. Atskaitīšanās un novērtēšanas kārtība. Programmas ieviešanas uzraudzība	66

Ievads

Salacgrīvas ostas attīstības programma periodam līdz 2025.gadam (turpmāk tekstā – Programma) ir Salacgrīvas ostas vidēja perioda vadības dokuments, kas atbilstoši attiecīgās institūcijas kompetencei nosaka attīstības plānošanas un budžeta plānošanas savstarpējo sasaisti un nodrošina attīstības plānošanas dokumentu pēctecīgu īstenošanu, kā arī par uzdevumu izpildi atbildīgos, atskaitīšanās un novērtēšanas kārtību.

Programma ir Salacgrīvas novada domes attīstības programmas pielikums, kas konkretizē ar Salacgrīvas ostas attīstību saistītos jautājumus. Tā izstrādāta balstoties uz Latvijas Republikas Saeimā 2005.gada 26.oktobrī apstiprināto ilgtermiņa konceptuālo dokumentu "Latvijas izaugsmes modelis: Cilvēks pirmajā vietā", jau izstrādātajiem politikas plānošanas dokumentiem transporta un zivsaimniecības nozarē, Eiropas Savienības transporta politikas dokumentu, kā arī Lisabonas stratēģiju un likumu „Par ostām”. Tāpat programma atbilst Attīstības plānošanas sistēmas likumam, kas stājās spēkā 2009.gada 01.janvārī.

Programma saskaņota ar Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2014 - 2020 (turpmāk tekstā – NAP), Rīcības programmu zivsaimniecības attīstībai 2014. - 2020.gadam, Latvijas ostu attīstības programmu 2014. - 2020.gadam. Tāpat dokuments ir saskaņots ar Rīgas plānošanas reģiona attīstības programmu 2014. - 2020.gadam, kā arī citiem dokumentiem, kas saistīti ar Salacgrīvas ostas attīstību.

Programma paredzēta Salacgrīvas ostas darba un tālākās attīstības plānošanai laika posmā līdz 2020.gadam, kā arī publiskā un privātā finansējuma piesaistīšanai un sarunām ar potenciālajiem investoriem un citām ostas attīstībā ieinteresētām personām.

1. Programmas mērķis, apakšmērķi

1.1. Programmas mērķis

Programmas mērķis ir nodrošināt Salacgrīvas ostas konkurētspējas palielināšanos starp Baltijas jūras reģiona ostām, īpaši – attiecībā pret Rīgas, Pērnavas un Skultes ostām, panākt ostas ekonomiskā stāvokļa stabilizāciju un turpmāko attīstību, kā arī radīt priekšnoteikumus veiksmīgai ostas attīstībai nākotnē.

1.2. Programmas apakšmērķi

Lai virzītos uz programma mērķa sasniegšanu, periodam līdz 2025.gadam ir definēti divi apakšmērķi.

1. Attīstīt Salacgrīvas ostas infrastruktūru.

Ostas infrastruktūra (tai skaitā akvatorija stāvoklis, molu stāvoklis, piestātņu jauda, pieejamo kraujlaukumu platības un izvietojums) ir pamats ostas sniegto pakalpojumu nodrošināšanai. Savukārt iespēja sniegt kvalitatīvus pakalpojumus par atbilstošu cenu ir faktors, kas veicina ostas ekonomisko attīstību, darbības un finansiālo stabilitāti.

Apakšmērķa izpildē paredzama gan ostas teritorijas paplašināšana, gan hidrotehnisko būvju sakārtošana un attīstīšana. Infrastruktūras attīstība iespējama, realizējot projektus, kas vērsti gan uz esošā ostas darbības virziena (kravu pārvadājumi) attīstību, gan jaunu darbības veidu ieviešanu (jahtu tūrisms, tūrisma palīgpakalpojumu nodrošināšana (jahtu ziemas novietnes), industriālā parka izveide ostas teritorijā vai tās tiešā tuvumā), gan tradicionālā darbības veida – zvejniecības saglabāšanu un tālāku attīstīšanu.

Par prioritāro kritēriju veicamo uzdevumu identifikācijā (līdz 2025.gadam) uzskatāma tieši esošā darbības virziena – kravu pārvadājumu attīstīšana, jo tieši šis darbības veids nodrošina ostas ekonomisko stabilitāti vidējā termiņā.

2. Palielināt Salacgrīvas ostas pārvaldes institucionālo kapacitāti.

Jebkuras institūcijas attīstība nav iedomājama bez kvalificēta, profesionāla un motivēta personāla darba ieguldījuma. Salacgrīvas ostas vadības funkcijas realizē Salacgrīvas ostas pārvalde, kuras pastāvīgais darbinieku skaits ir 14-15 personas (t.sk. lēmējvara – ostas valde, un izpildvara – ostas pārvalde). Salacgrīvas ostas pārvaldes speciālisti pilnībā spēj veikt nepieciešamos uzdevumus esošajā situācijā un ostas attīstības stadijā. Taču Salacgrīvas ostas tehnisko iespēju attīstība nākotnē no darbiniekiem prasīs papildus zināšanas un prasmes.

Mūsdienu apstākļos personāla apmācība kļūst par galveno funkciju cilvēku resursu pārvaldē. Tas ir galvenais kanāls, lai realizētu kompānijas stratēģiju, lai ātri ieviestu izmaiņas. Domājot par ostas nākotnes attīstību, ir identificēti vairāki nepieciešamo apmācību virzieni, kas paaugstinās darbinieku individuālo kvalifikāciju un vienlaicīgi ļaus celt Salacgrīvas ostas pārvaldes institucionālo kapacitāti:

1. Apmācības tirgzinībās (mārketingā) un sabiedrisko attiecību veidošanā. Šādi speciālisti būs nepieciešami situācijā, kad Salacgrīvas ostai parādīsies papildus tehniskās iespējas, kuras piedāvāt uzņēmējdarbības attīstībai ostas teritorijā;

2. Apmācības projektu vadībā. Projektu vadības modeļa pielietošana darba organizācijā ir īpaši lietderīga gadījumos, kad viena kopēja mērķa sasniegšanai nepieciešams vienlaicīgi realizēt vairākus sarežģītus uzdevumus (piemēram, vairākus būvniecības projektus, uzņēmuma mārketinga aktivitātes, inovatīvu darbības veidu piesaistes projektus), kas ir gan daudzfunkcionāli, gan teritoriāli izkaisīti.

2. Programmas saikne ar nacionālajām un reģionālajām prioritātēm, attīstības plānošanas dokumentiem.

2.1. Programmas saikne ar attīstības plānošanas dokumentiem

Ilgtermiņa konceptuālais dokuments "Latvijas izaugsmes modelis: Cilvēks pirmajā vietā".

Dokumentā noteikts, ka Latvijas izaugsmes procesa mērķis ir augoša cilvēku dzīves kvalitāte – cilvēka dzīves kvalitātes paaugstināšana. Tiek arī atzīts, ka cilvēkam vitāli nozīmīgie faktori ir labklājība, drošība un ilgtspēja.

Salacgrīvas ostas attīstība īpaši dod ieguldījumu valsts un reģiona attīstības ilgtspējas nodrošināšanā. Primārais ir ilgtspēja – šīs paaudzes dzīvesveids, kas dos iespēju eksistēt un attīstīties nākamajām paaudzēm, sabalansēta attīstība visā Latvijā. Mazās ostas, tai skaitā Salacgrīvas osta, ir svarīgas teritorijas sabalansētas attīstības nodrošināšanā.

Mazās ostas ir nozīmīgs spēlētājs no ekonomiskas un reģiona attīstības veicināšanas viedokļa – ar ostas darbību saistīto pakalpojumu attīstību un teritorijas pievilcības nodrošināšanu potenciālajiem investoriem, sevišķi tādiem, kuru darbībai ir svarīgs tuvums ostai.

Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014. - 2020.gadam

Salacgrīvas ostas attīstības programma ir saistīta ar NAP prioritāti „Tautas saimniecības izaugsme” – rīcības virzieniem „Augstražīga un eksportspējīga ražošana un starptautiski konkurētspējīgi pakalpojumi” un „Izcila uzņēmējdarbības vide”:

- Valsts iedzīvotāju labklājības pieaugumu var nodrošināt kapitāla un investīciju (gan iekšējo, gan ārējo) piesaiste eksportspējīgajiem ražojošajiem un pakalpojumu sniedzošajiem sektoriem, ražošanas modernizācija un eksporta pieaugums;
- Finanšu apkalpošana, loģistika un tranzīts ir nozares, kurās ir uzkrātas zināšanas un atbilstošs potenciāls cilvēkkapitālam, kā arī ir ģeogrāfiskie un citi priekšnosacījumi, kas tieši Latvijā ļauj šīm nozarēm saglabāt eksportspēju un turpināt attīstīties;
- Izcila uzņēmējdarbības vide nozīmē sakārtotu tiesisko bāzi, prognozējamu valsts atbalsta un uzraudzības sistēmas darbību, uz uzņēmēju vajadzībām orientētus valsts pārvaldes pakalpojumus, kā arī skaidrus un konkurētspējīgus pamatnosacījumus uzņēmējdarbības uzsākšanai un attīstībai;
- Izcila uzņēmējdarbības vide stimulē uzņēmumu attīstību, veicina jaunu uzņēmumu un investīciju piesaisti un iedzīvotāju kā darbaspēka un kā jaunu darba devēju piesaisti, kā arī izcilai uzņēmējdarbības videi ir jābūt starptautiski sasniedzamai.

Rīcības programma zivsaimniecības attīstībai 2014. – 2020. gadam

Rīcības programmas īstenošanas virsmērķis ir konkurētspējīga un ilgtspējīga zivsaimniecība.

Lai nodrošinātu zvejniecības un akvakultūras jomu attīstību un ilgtspēju laikā, kad samazinās savvaļā pieejamo zivju resursu apjoms un palielinās akvakultūras, kā arī apstrādes sektorā, kas zvejniecībā un akvakultūrā iegūtajiem produktiem pievieno papildus vērtību visā produktu ražošanas ķēdē un

nodrošina produktu dažādību patērētājiem, būtisks ir atbalsts inovācijām, jaunu vai uzlabotu tehnoloģiju, procesu un produktu izstrādei un ieviešanai ražošanā.

Programma paredz 6 prioritātes:

- 1.prioritāte „Veicināt vides ziņā ilgtspējīgu, resursu ziņā efektīvu, inovatīvu, konkurētspējīgu un uz zināšanām balstītu zvejniecību”
- 2.prioritāte „Veicināt vides ziņā ilgtspējīgu, resursu ziņā efektīvu, inovatīvu, konkurētspējīgu un uz zināšanām balstītu akvakultūru”
3. prioritāte „Sekmēt kopējā zivsaimniecības politika īstenošanu”
- 4.prioritāte „Palielināt nodarbinātību un teritoriālo kohēziju”
- 5.prioritāte „Veicināt tirdzniecību un apstrādi”
- 6.prioritāte „Veicināt integrētas jūrlietu politikas īstenošanu”

Neskatoties uz jau veiktajiem ieguldījumiem zvejas ostu infrastruktūras uzlabošanā, to sniegto pakalpojumu klāstu un kvalitāti zvejas kuģu īpašnieki un zvejnieki joprojām vērtē kā nepilnīgu. Zvejas ostās nepieciešami arī ieguldījumi, lai veicinātu reformētās kopējās zivsaimniecības politikas pienākuma - izkraut visu nozveju – izpildīšanu.

Investīcijas zvejas ostu infrastruktūras pilnveidošanā sniegs iespēju veikt investīcijas zvejai nepieciešamajā infrastruktūrā, izkrauto produktu kvalitātes uzlabošanai, kontroles un izsekojamības uzlabošanai.

Jācenšas atbalstīt zvejniekiem nepieciešamos ieguldījumus ostās, lai paaugstinātu izkrauto zvejas produktu kvalitāti, palielinātu energoefektivitāti, veicinātu vides aizsardzību un uzlabotu drošības un darba apstākļus.

Aizsargājamās jūras teritorijās tiek noteiktas neitrālās zonas, lai nodrošinātu ostu darbību un tām nepieciešamo infrastruktūru, kā arī piekrastes pašvaldību saimniecisko darbību un tūrisma infrastruktūras attīstību. Neitrālajās zonās ietilpst ostu akvatorijas, to ārējie reidi, grunts novietnes jūrā, kuģu ceļi un nepārtraukta josla gar pludmali.

Rīgas plānošanas reģiona attīstības programma 2014-2020

Dokumentā ir atzīts, ka efektīva un konkurētspējīga transporta sistēma – kvalitatīva transporta infrastruktūra un pakalpojumi – ir viens no svarīgākajiem priekšnoteikumiem reģiona ekonomiskās attīstības nodrošināšanai. Rīgas reģiona ģeogrāfiskais stāvoklis, izvietojums Baltijas valstu centrā un pie Rīgas jūras līča, rada labas iespējas pasažieru un kravu pārvadājumu attīstībai.

Ir jāveicina transporta, loģistikas un ostas pakalpojumu attīstību, kā arī ūdeņu savienojumu attīstības. Visas mazās ostas ir ar lielām attīstības rezervēm, tām ir novecojuša infrastruktūra, tajās jāveic modernizācija, jāizveido infrastruktūra jahtu tūrisma attīstībai, kā arī nepieciešams modernizēt sistēmas, kas nodrošina kuģošanas drošību. Lielu finanšu līdzekļi nepieciešami to modernizēšanai un ostu iekšējās infrastruktūras (saldētavu, inženierkomunikāciju, u.c.) izveidei un pilnveidošanai. Ostām ir jādomā par efektivitātes uzlabošanu un ostas darbības paplašināšanu.

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.

Salacgrīvas novada attīstības programma

Salacgrīvas ostas attīstības programma paredz Dienvidu un Ziemeļu molu rekonstrukciju, zvejas kuģu piestātnes Nr.3 rekonstrukciju, ostas pārvaldes administratīvās ēkas izbūvi, ostas priekšostas akvatorijas padziļināšanu, ostas padziļināšanu, jauna Dienvidu mola izbūvi, jaunu kraujlaukumu izbūvi pie jaunā Dienvidu mola un aiz Ziemeļu mola.

Piestātnes Nr.3 rekonstrukcija.

Piestātnei Nr.3 ir zvejas produktu izkraušanas vieta, kas reģistrēta Pārtikas un veterinārajā dienestā. Tās tehniskais stāvoklis ir neapmierinošs, tai ir nepieciešams kapitālais remonts. Piestātnes ir privātīpašums, tās remonts ir īpašnieka atbildība. Panākta vienošanās, ka, ja būs pieejami ES fonda finansējums, šo piestātņi rekonstruēs kopsadarbībā ar ostas pārvaldi.

Dienvidu un Ziemeļu molu pārbūve.

Ziemeļu un dienvidu mola pārbūve paredzēta no ostas pārvaldes vai ES līdzekļiem. Galvenais pārbūves mērķis ir novērst kanāla aizsērēšanu, kas rodas nepareizi izbūvētā mola dēļ, kā arī viļņošanos ostas akvatorijā.

Jahtu ostas administrācijas un servisa ēkas izbūve.

Paredzēts veikt Salacgrīvas ostas jahtu ostas administrācijas un servisa ēkas izbūvi, nodrošinot piemērotas telpas energoefektīvā ēkā. Administratīvo un servisa ēku paredzēts izbūvēt jahtu ostas rajonā, kurā varētu apvienot gan ostas un jahtu ostas administrācijas, jahtu servisa un burāšanas skolas. Šo ēku plānots būvēt, izmantojot ostas pārvaldes un ES fonda līdzekļus.

Ostas un ostas priekšostas akvatorijas padziļināšanu.

Paredzēts veikt ostas un ostas priekšostas akvatorijas padziļināšanu. Rezultātā uzlabosies ostas darbība – ostā spēs ienākt kuģi ar lielāku iegrimi, uzlabosies kravu apgrozījums u.tml. Padziļināšana veicama, izmantojot ostas pārvaldes, privātos vai ES finanšu līdzekļus.

Jauna Dienvidu mola izbūve.

Izbūvējot jaunu Dienvidu molu, iespējams paplašināt kraujlaukumu teritorijas. Iespējams, nākotnē izbūvēt papildus piestātnes. Mola pārbūve veicama, izmantojot ostas pārvaldes vai ES finanšu līdzekļus.

Jaunu kraujlaukumu izbūve pie jaunā Dienvidu mola un aiz Ziemeļu mola.

Izbūvējot jauno Dienvidu molu, ir iespēja izbūvēt jaunus kravu laukumus. Aiz Ziemeļu mola ir iespējams izbūvēt jaunus kraujlaukumus. Izbūves platības tiks noteiktas pēc IVN pabeigšanas. Izbūve veicama, izmantojot ostas pārvaldes, privātos vai ES finanšu līdzekļus.

2.2. Programmas saikne ar nozares dokumentiem

Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” nosaka, ka jāveido efektīva un integrēta mobilitātes sistēma – vienota Eiropas transporta telpa:

4.apakšpunkts – Jūras „zilā zona” un tirgus piekļuve ostām

Jāturpina attīstīt Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem, izveidojot „zilo zonu”, kurā kuģi var netraucēti kuģot visā Eiropā, un ūdens transports izmanto visu savu potenciālu:

- Uzlabot ostu finansēšanas pārredzamību, precizējot publiskā finansējuma mērķi dažādām ostas darbībām, lai nepieļautu konkurences izkropļojumus;
- Pārskatīt ierobežojumus noteikumos par ostas pakalpojumiem, u.c.

Visas Eiropas mērogā kā aktuāli uzdevumi ir izvirzīti satiksmes drošības uzlabošana, intermodalitātes nodrošināšana pasažieru pārvadājumos, augstas kvalitātes pilsētu transporta attīstība.

Dokumentā „**Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam**” kā transporta politikas virsmērķis transporta attīstības nozarē ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. ES fondus.

1.apakšmērķis „Latvija – ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs”

Viens no galvenajiem transporta politikas mērķiem ne tikai Latvijā, bet visā Eiropā ir izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus. Tas nozīmē, ka transportam jāpatērē mazāk un tīrāka enerģija, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina sava negatīvā ietekme uz vidi un svarīgākajiem dabas resursiem. Daži jautājumi, kuri būtu jārisina:

- Infrastruktūra – ilgtermiņa vajadzībām adekvāts un šodienas prasībām piemērots transporta tīkls un gudra tā izmantošana, lai nodrošinātu nepieciešamo mobilitāti;
- Starptautiskajiem standartiem un ES prasībām atbilstoša karoga valsts, ostas valsts un piekrastes valsts pienākumu izpildi jūras pārvadājumos.

Ņemot vērā Latvijas loģistikas pakalpojumu eksporta potenciālu, nepieciešamību ieviest videi draudzīgas tehnoloģijas, nepieciešams izstrādāt arvien jaunus loģistikas pakalpojumus pakalpojumu eksporta attīstībai, kas valstij dotu papildus ieguvumus:

- Maksimāli nodrošinātu darbu ostām, dzelzceļam, autopārvadātājiem un noliktavu saimniecībai;
- Attīstīt jaunas ražotnes brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās.

2.apakšmērķis „Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība, un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā”

Viena no prioritātēm – Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana.

Rezultāts – Kravu apgrozījuma pieaugums ostās straujāks nekā konkurējošo valstu ostās.

„Latvijas ostu attīstības programma 2014. – 2020. gadam”.

Programmas mērķis ir uzturēt un saglabāt augsti attīstītas, starptautiskajiem standartiem atbilstošas Latvijas ostas, kuras ar veiksmīgu darbību ir iekļāvušās vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, palielinot apstrādājamo kravu apjomus un nodrošinot augstas kvalitātes pasažieru apkalpošanu.

Latvijas ostu mērķis ir nostiprināt līdera pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū, saglabājot esošos kravu apjomus, kā arī piesaistot jaunas kravu plūsmas, kravu veidus un klientus.

Darbības virzieni attīstības programmas mērķa sasniegšanai:

1. Veicināt augstākas pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanu (t.sk. kravu pārkraušanu) un jaunu darbavietu radīšanu, kā arī labvēlīgu nosacījumu radīšanu rūpniecības attīstībai ostu industriālajās zonās;
2. Turpināt attīstīt modernus ostu kompleksus un kravu termināļus ar attīstītu pieguļošo infrastruktūru Latvijas ostās, kas ļauj nodrošināt kvalitatīvus un konkurētspējīgus kravu ražošanas, apstrādes, uzglabāšanas un pārkraušanas nosacījumus;
3. Panākt ciešāku sadarbību starp ostām, dzelzceļu un citiem transporta veidiem, lai spētu piedāvāt kompleksus loģistikas pakalpojumus vienotajā transporta ķēdē;
4. Nodrošināt Latvijas ostu attīstību atbilstoši mūsdienu drošības un vides aizsardzības prasībām, kā arī maksimāli draudzīgu pilsētu iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostām pieguļošajās teritorijās;
5. Nodrošināt investīcijas mazo ostu infrastruktūras attīstībā, tādējādi veicinot pārkrauto kravu (tajā skaitā zivju) apgrozījuma pieaugumu caur ostām un apkārtējo reģionu ekonomisko attīstību (sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, tūrisms, zvejniecība).

Latvijas ostas tiek attīstītas kā vienotas Eirāzijas transporta loģistikas ķēdes sastāvdaļas ar mērķi:

- Attīstīt Latvijas tautsaimniecību un nodrošināt ārējo tirdzniecību pa jūru, pilnībā izmantojot Latvijas ostu priekšrocības;
- Veicināt eksporta pakalpojumu attīstību, maksimāli izmantojot esošo transporta infrastruktūru un attīstot jaunu;
- Veicināt reģionālo attīstību.

3. Valsts ekonomikas attīstības tendences

Integrācija Eiropas Savienībā ir pozitīvi ietekmējušas valsts ekonomisko attīstību. 2013.g. un 2014.g. sākumā Latvijā saglabājās spēcīga izaugsme un nodarbinātība, neraugoties uz ārējās vides problēmām un pastāvīgu parādsaistību samazināšanu. Kopējo ekonomikas izaugsmi sekmēja gan privātais, gan publiskais patēriņš, kā arī neto eksports, taču izaugsmi bremsēja ieguldījumu un krājumu samazināšanās. Galvenie izaugsmes virzītāji piegāžu jomā bija pakalpojumi un būvniecība, bet darbības apturēšana lielākajā metalurģijas ražotnē Liepājā nelabvēlīgi ietekmēja rūpniecisko ražošanu. Līdz ar to eksporta rādītāji attiecībā uz izaugsmi tirdzniecības partnervalstīs pasliktinājās, bet neto eksports uzlabojās.

Ekonomisko izaugsmi arī papildināja uzlabošanās darba tirgū. 2013.gadā bezdarbs samazinājās līdz 11,9 % no 15 % 2012.gadā, bet jauniešu bezdarbs tajā pašā laika posmā samazinājās no 28,4 % līdz 23,2 %. Neraugoties uz algu un nodarbinātības pieaugumu, saskaņotā patēriņa cenu indeksa (SPCI) inflācija bija tuvu nullei 2013.gadā, kas kompensēja pakāpenisku pieaugumu pamatinflācijai.

Augstos izaugsmes tempus galvenokārt nodrošina stabilā iekšzemes pieprasījuma dinamika, ko sekmē ienākumu pieaugums, finanšu sistēmas stabilitāte, kredītiespēju paplašināšanās, iestāšanās NATO un ES, kā arī pozitīvo nākotnes paredzējumu veidošanās. Tieši tādēļ 2013.gadā Latvijā turpinājās stabila ekonomikas izaugsme un IKP, salīdzinot ar 2012.gadu, palielinājās par 4,1 %, tādejādi uzrādot vienu no straujākajiem kāpumiem starp ES dalībvalstīm. Pēdējos gados būtiski ir pieaudzis kā privātais patēriņš, tā investīcijas, taču 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 66,2% no Latvijas eksporta un importa ir saistāmi ar ES. Nozīmīgākās Latvijas eksporta partnervalstis 2013.gada nogalē bija Lietuva (16,9%), Krievija (14,3%), Igaunija (11,9%), Vācija (5,5%) un Polija (5,2%). 2014. gadā preču eksporta apjomi uz NVS valstīm samazinājās par 4,4% un uz Igauniju par 5,7%, taču uz Lietuvu eksports pieauga par 9,8%.

Latvijas preču eksports faktiskajās cenās 2013.gadā pieauga par 1,5%, bet 2014.gadā par 2%. Lielāko ieguldījumu preču eksportā 2014.gada nogalē sastādīja mehānismi un mašīnbūves preces (20,7%), koks un koka izstrādājumi (17,3), lauksaimniecības un pārtikas preces (15,8).

Svarīga vieta Latvijas tautsaimniecībā ir tranzītpakalpojumiem, kas veido aptuveni 10% no Latvijas preču un pakalpojumu eksporta ienākumiem jeb aptuveni 2% no IKP. Lai arī tranzītpakalpojumu apjomi pieaug, tomēr to īpatsvars kā tautsaimniecībā kopumā, tā nozarē „Transports un uzglabāšana” samazinās. Tas ir izskaidrojams tādējādi, ka transporta nozares pakalpojumu iekšējais pieprasījums pēdējos gados pieaug straujāk nekā ārējais.

Divas trešdaļas no nozares „Transports un uzglabāšana” izaugsmes nosaka iekšējais pieprasījums (sakaru, noliktavu, autostāvvietu pakalpojumu, tūrisma attīstība u.c.) un tikai trešdaļu – ārējais pieprasījums (tranzīts). Transporta un uzglabāšanas nozarē sniegto pakalpojumu apjomi 2014.gadā bija par 3,2% lielāki nekā 2013.gadā. Nozares pieaugumu Latvijā lielā mērā veicina arī sekmīgā ostu darbība, jo 2014.gadā nosūtīto un saņemto kravu apjomi bija par aptuveni 6% lielāki nekā 2013.gadā. Pēc iestāšanās ES īpaši strauji palielinājās kravu pārvadājumi, kā arī pieauga pasažieru transporta pakalpojumi, t.sk. gaisa transporta pakalpojumi.

Lielu ieguldījumu valsts izaugsmē nodrošina pakalpojumu nozares. Komerccpakalpojumu nozarēs pēdējos gados vērojama stabila izaugsme, piemēram, sniegto pakalpojumu apjoms 2012.gadā pieauga par aptuveni 5%, bet 2013.gadā par 6% – komerccpakalpojumu nozaru izaugsme 2013.gadā bija viena no svarīgākajām Latvijas tautsaimniecības izaugsmē. Arī 2014.gadā šajā nozarē saglabājās stabila izaugsme,

un straujākie pieauguma tempi bija vērojami apdrošināšanas darbībā, mākslas, finanšu nozarēs, kā arī informācijas un komunikācijas pakalpojumu nozarē.

2013.gadā inflācija bija vērojama negatīvā diapazonā – novembra mēnesī tā bija -0,4%. Neraugoties uz to, ka decembrī auga degvielas un dažu pārtikas preču cenas, vidējais inflācijas līmenis būtiski nemainījās, jo to kompensēja cenu samazināšanās siltumenerģijai, kā arī citām precēm.

Taču vidējā inflācija Latvijā 2014.gadā bija 0,6%, kas ir viens no zemākajiem inflācijas līmeņiem pēckrīzes laikā – to lielā mērā ietekmēja ārējie faktori. Inflāciju 2014.gada beigās galvenokārt ietekmēja pasaules naftas cenu samazināšanās – saruka gan degvielas cenas, gan siltumenerģijas cenas, kā arī pasaules pārtikas cenu sarūkšana ietekmēja zemo inflācijas līmeni. Līdz ar to šie globālo cenu faktori, kopā ar eiro zonas vājo izaugsmi un zemo inflāciju, 2014.gadā Latvijā bija vieni no galvenajiem inflācijas ierobežojošajiem faktoriem. 2015.gadā inflācija Latvijā kopumā gaidāma augstāka, salīdzinot ar 2014.gadu. To lielākoties ietekmēs elektroenerģijas tirgus.

Viens no galvenajiem ekonomikas attīstības riskiem Latvijā ir relatīvi augstais tekošā konta deficīts, kura pamatā ir augstais iekšzemes pieprasījums. 2014.gadā tekošā konta deficīts palielinājies līdz 749 milj. eiro jeb -3,1% no IKP, salīdzinot ar 2013.gadu, kas tas bija 542,7 milj. eiro jeb -2,3% no IKP. Lielāku tekošā konta deficītu 2014.gadā ietekmēja transporta pakalpojumu eksporta vērtības, kā arī palielinājās iemaksas ES budžetā un samazinājās ES fondu līdzekļi piesaiste.

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 atvērtības pieaugums.

Tabula Nr.1. Latvija: ekonomiskās attīstības pamatrādītāji

Dati: LR EM ziņojums par Latvijas Tautsaimniecības attīstību uz 2014.gada decembri.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014n	2015p
Iekšzemes kopprodukts (faktiskajās cenās, mljrd. eiro)	24,4	18,9	18,2	20,3	22,0	23,2	24,0	24,8
pieaugums pret iepriekšējo gadu, procentos								
Iekšzemes kopprodukts	-3,2	-14,2	-2,9	5,0	4,8	4,2	2,3	2,0
Privātais patēriņš	-8,0	-16,2	3,1	2,9	3,0	6,2	2,6	2,4
Valsts patēriņš	2,4	-10,7	-8,1	3,1	0,4	2,8	3,1	1,8
Kopējā pamatkapitāla veidošana	-9,2	-33,3	-20,0	24,2	14,5	-5,2	0,1	-3,0
Eksports	2,4	-12,9	13,4	12,0	9,8	1,5	1,7	0,7
Imports	-10,7	-31,7	12,4	22,0	5,4	0,3	0,3	-0,8
Patēriņa cenas	15,4	3,5	-1,1	4,4	2,3	0,0	0,6	0,5
procentos pret iekšzemes kopproduktu, ja nav norādīts citādi								
Vispārējās valdības sektora bilance	-4,0	-8,9	-8,2	-3,4	-0,8	-0,9	-1,4	-1,0
Vispārējās valdības parāds	18,6	36,4	46,8	42,7	40,9	38,2	40,0	35,0
Eksporta-importa saldo	-13,6	-1,5	-1,5	-5,0	-4,4	-3,2	-2,6	-1,7
Nodarbināto skaita izmaiņas (15-74 gadi, % pret iepriekšējo gadu)	-0,2	-13,9	-6,4	1,3	1,6	2,1	-1,1*	0,2

n – novērtējums; p – prognoze

Ekonomiskās izaugsmes potenciālu vislabāk raksturo investīciju pieaugums. Latvijas tautsaimniecībā kopš 2008.gada investīcijas ir svārstīgas. Krīzes jeb straujās lejupslīdes gados tās būtiski samazinājās, taču, stabilizējoties ekonomikai, ieguldījumi strauji pieauga un investīcijas atkal sāka ieplūst Latvijā. Investīcijas Latvijas tautsaimniecībā 2014.gadā veidoja 23% no IKP – salīdzinot ar 2013.gadu, tās pieauga par 1,3%. 2014.gadā bija vērojama nevienmērīga investīciju dinamika nozaru griezumā, piemēram, lauksaimniecībā tika investēts gandrīz par 18% mazāk nekā 2013.gadā, taču apstrādes rūpniecībā investīcijas palielinājās par 22%.

Kā liecina Ekonomikas Ministrijas pētījums par Latvijas tautsaimniecības attīstību, tuvākajos gados investēšanas dinamika saglabās mērenu pieaugumu, taču būs gandrīz par 30% zemākā līmenī nekā pirms krīzes. Kā viens no galvenajiem faktoriem, kas kavē investīciju apjomu palielināšanos līdz pirmskrīzes līmenim, EM min banku piesardzīgo kreditēšanas politiku, kā arī ģeopolitisko nenoteiktību reģionā.

Protams, 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.

- 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 ostām¹;
- daļai 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 pasēs”, kuras satur kopējo hidrotehnisko būvju novērtējumu un rekomendācijas to uzlabošanai. 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. Saskaņā ar „Ostu akvatoriju pasēm” un matemātiskās modelēšanas rezultātiem nepieciešams veikt molu rekonstrukcijas Salacgrīvas, Rojas, Pāvilstas un Engures ostās;
- pēdējo gadu 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:
 - Daļa Latvijas mazo ostu hidrotehnisko būvju ir sliktā stāvoklī;
 - Latvijas mazajās ostās ir nepietiekama kapacitāte, lai nemainīgi garantētu kanāla dziļuma uzturēšanas pasākumus, kas ir būtiski kravu apgrozījuma attīstībai un ostas darbībai.

¹ Programmas tālākā īstenošana ir atkarīga no ģeopolitiskās situācijas pasaulē.

4. Salacgrīvas ostas raksturojums – kopējās situācijas analīze

Salacgrīvas osta atbilst mazās ostas statusam un ir tālākā Latvijas Ziemeļu osta. 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 un importa ostu. Salacgrīvas osta saskaņā MK noteikumiem nr.440 "Par Salacgrīvas ostas robežu noteikšanu" sastāv no divām ostām – Salacgrīvas ostas un Kuivižu ostas.

4.1. Ģeogrāfiskais izvietojums, teritorija

Salacgrīvas osta atrodas Rīgas jūras līča ZA malā Salacas upes grīvā, Salacgrīvas pilsētā:

- 100 km uz ziemeļiem no Rīgas;
- 10 km no Igaunijas robežas;

Piekļuve pa autoceļu:

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

Piekļuve pa ūdensceļu:

Salacgrīvas ostas akvatorijas ārējais reids (enkurvieta) norobežots ar sekojošām koordinātām:

- 57° 44'4 N; 24° 15'0 E;
- 57° 44'4 N; 24° 17'0 E;
- 57° 43'2 N; 24° 17'0 E;
- 57° 43'2 N; 24° 15'0 E.

Salacgrīvas ostas vadlīnija ir - 252⁰.3 - 72⁰.3.

Salacgrīvas ostas kuģu ceļa garums ir 1.8 jūras jūdzes jeb 3300 m, platums - 70 m pie ūdens līmeņa 0,00 m.

Kuivižu osta atrodas Rīgas jūras līča ZA malā Krišupītes upes grīvā, Salacgrīvas pilsētā:

- 3 km uz Ziemeļiem no Salacgrīvas;
- 7 km no Igaunijas robežas;

Piekļuve pa autoceļu:

„Via Baltica” jeb E67; LR autoceļu kartē arī A1: (attālums no ostas 100-200 m).

Kuivižu ostas vadlīnijas ir - 258⁰4 – 78⁰4. Kuivižu ostas kuģu kanāla garums 2,0 jūras jūdzes jeb 3700 m, platums 30 m.

Salacgrīvas ostas teritorija:

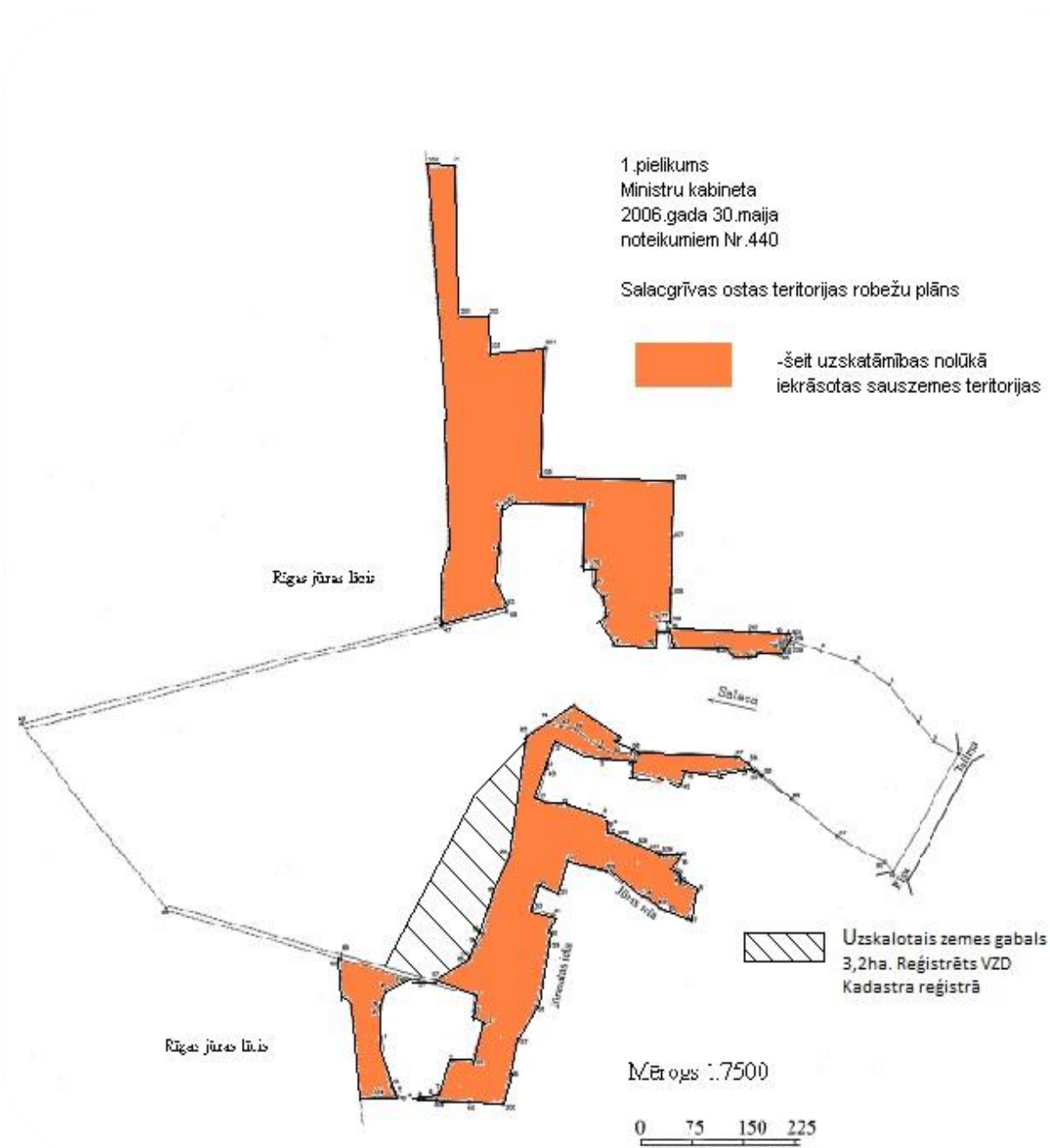
1997. gada 28. janvārī Ministru kabinets noteica Salacgrīvas ostas robežu, kuros precīzi ir atrunāta ostai pieguļošā zemes platība. Zeme Salacgrīvas ostā pieder tikai valstij un pašvaldībai.

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, kur zemes platība – 14.4 ha, ūdeņu platība – 28.6 ha;
- Kuivižos, kur zemes platība – 24.9 ha, ūdeņu platība – 6.4 ha.

Zīm. Nr.1. Salacgrīvas ostas teritorija



4.2. Piestātnes un citas ostas hidrotehniskās būves

Salacgrīvas osta ir 6 piestātnes (divas Salacas upes kreisajā krastā, četras Salacas upes labajā krastā), Kuivižu ostā ir 5 piestātnes. Salacgrīvas piestātne Nr.1 ir Salacgrīvas ostas pārvaldes īpašums, un ir iznomāta SIA "Salacgrīvas Nord Termināls", kas veic stividordarbību uz šīs piestātnes. Salacgrīvā piestātne Nr.2 pieder Salacgrīvas ostas pārvaldei, taču tā nav izmantojama kuģošanai tās tehniskā stāvokļa dēļ. Kraujlaukuma vajadzībām tā ir iznomāta SIA "Salacgrīvas Nord termināls". Pārējās piestātnes Salacgrīvā atrodas privātīpašnieku īpašumā – SIA „Salacas Termināls” pieder piestātnes Nr.4, Nr.5, Nr.6; a/s “Brīvais vilnis” pieder zvejas kuģu piestātne Nr.3). Dati par piestātnēm Salacgrīvā apkopoti tabulā Nr.2.

Kuivižos Salacgrīvas ostas pārvaldei pieder viena piekrastes zvejas laivu piestātne, Salacgrīvas novada domei pieder viena zvejas piestātne, SIA “Kapteiņu osta” pieder jahtu piestātne, un piekrastes zvejniekiem pieder viena zvejas laivu piestātne. Dati par piestātnēm Kuivižos apkopoti tabulā Nr.3

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

Tabula Nr.2. Salacgrīvas ostas piestātņu tehniskais raksturojums, kuģu kanāla dziļuma -6,5m (atļautā iegrimē -5.6m)

Nr.	Garums (m)	Atļautā iegrimē (m)	Piestātnes īpašnieks, lietotājs
1.	80	5,6	Īpašnieks Salacgrīvas ostas pārvalde, nomā SIA "Salacgrīvas Nord termināls", izmanto kravu pārkraušanai.
2.	145	3,5	Īpašnieks Salacgrīvas ostas pārvalde, nomnieks SIA "Salacgrīvas Nord Termināls", nav izmantojama kuģošanā, izmanto kā kraujlaukumu.
3.	157	2,2-4,0	Īpašnieks A/s "Brīvais vilnis", izmanto zvejnieki.
4.	70	5,6	Īpašnieks SIA "Salacas termināls", izmanto kravu pārkraušanai.
5.	81	5,0	Īpašnieks SIA "Salacas termināls", izmanto kravu uzglabāšanai, kuģu stāvēšanai bez kravu operācijām.
6.	100	5,0	Īpašnieks SIA "Salacas termināls", izmanto kravu uzglabāšanai.

Tabula Nr.3. Kuivižu ostas piestātņu tehniskais raksturojums, kuģu kanāla dziļuma -3,5m (atļautā iegrimē -3.0m)

Nr.	Garums (m)	Atļautā iegrimē (m)	Piestātnes īpašnieks, lietotājs
1.	50	3,0	Īpašnieks Salacgrīvas novada dome, lieto SIA "Bankīis", zvejnieki.
2.	30	2,5	Īpašnieki – Privātpersonas, juridiskas personas, lieto piekrastes zvejnieki.
3.	120	2,5	Īpašnieks Salacgrīvas ostas pārvalde, lieto piekrastes zvejnieki.
4.	90	2,5	Īpašnieks SIA "Kuivižu osta", lieto jahtotāji.

Salacgrīvas osta.

Ostā kravu importam un eksportam izmanto divas piestātnes – piestātņi Nr.1 un Nr.4. Teorētiski uz šīm piestātnēm ostā var apstrādāt 900 tūkst. t kravu gadā. Pēc veiktajiem aprēķiniem (izmantoti kuģi, kuru vidējā kravnesība aptuveni 3000 m³; vidēji pie vienas piestātnes kuģis tiek apkalpots 2 dienas, mēnesī 15 kuģi pie piestātnes) piestātnes Nr.1 teorētiskā jauda ir 450 tūkst. t gadā, piestātnes nr.4 teorētiskā jauda arī sasniedz 450 tūkst. t gadā. Piestātnes Nr.1 un Nr.4. ir aprīkotas ar mobilajām hidrauliskajām iekraušanas iekārtām, kuru iekraušanas ātrums kokmateriālam ir vairāk nekā 200 m³ stundā.

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

Ostas teritorijā ir izbūvēti kraujlaukumi 12 000 m² platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Blakus ostas teritorijai atrodas SIA “Salacas osta” laukumi 3 ha platībā, kurus izmanto kravu uzglabāšanai to tālākai nosūtīšanai caur Salacgrīvas ostu. Tālākais kraujlaukums no ostas atrodas 6 km attālumā.

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 esošiem pētījumiem teorētiski ostā no piestātnēm Nr. 1 un Nr.4 var apstrādāt līdz pat 900 tūkst. t kravu gadā, kur:

- piestātnes Nr.1 teorētiskā jauda ir 450 tūkst. t gadā,
- piestātnes Nr.4 teorētiskā jauda sasniedz 450 tūkst. t gadā.

Tabula Nr.4. Kopējais pārkrauto kravu apjoms (gada pārskatu 2009.-2014.g. dati)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kopējais pārkrauto kravu apjoms, t	321500	383700	278600	285300	294750	332430
Kravu apjoma pieaugums, t pret iepriekšējo gadu		62200	-105100	6700	9450	37680
Izmaiņas % pret iepriekšējo gadu		19%	-27%	2%	3%	13%

KOMENTĀRS: matemātiski vidējais pārkrauto kravu apjoms pēc 2014.g.datiem ik mēnesī (t) 27702.

Salacgrīvas osta pēc 2001.-2003.gada rekonstrukcijas darbiem līdz 2007. gadam kravu apgrozījums pieauga, bet pēc 2008.gada kravu apjoms pasaules ekonomiskās krīzes ietekmē bija mainīgs. Sākot ar 2011. gadu ikgadējais kravu apjoms atkal sāk pieaugt, 2014.gadā sasniedzot 332,43 tūkst. tonnu.

Salacgrīvas ostā tiek pārkrauta papīrmalka, koksnes šķelda, malka, keramzīts, kūdra, granīta šķembas, reciklētais asfalts, svaigas zivis. Beramās kravas sastāda ap 35 – 40 % no kopējā kravu daudzuma ostā. Kuivižu osta tiek izmantoti tikai zvejas kuģiem, piekrastes zvejniekiem un jahtu tūrismam. Kuivižu ostā ir izbūvēts atpūtas komplekss “Kapteiņu osta”, SIA “Baņķis” zivju saldēšanas un uzglabāšanas komplekss, ostā atrodas privātipašumā esošas ēkas un būves.

Salacgrīvas ostā piestātņu Nr.1 un Nr.4 garums un atļautā iegrime ir kuģu apkalpošanai ar GT līdz 5600 t. Patreiz šāda tipa kuģi sastāda 60% no visu ostā ienākošo kuģu skaita.

Tabula Nr.5. Kuģu apmeklējums un sadalījums GT 2009-2014 g.

GT no-līdz	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%
500-999	1	0,8										
1000-1499	3	2,4	2	1,2								
1500-1999	5	4	18	11,3	4	3,6	11	10,4			5	4,4
2000-2499	46	36,5	49	30,6	17	15,4	16	15,1	21	19,6	26	22,8
2500-2999	36	28,6	64	40	43	39,1	34	32,1	36	33,6	15	13,1
3000-3499	16	12,6	19	11,9	28	25,6	30	28,3	31	29	27	23,7
3500-3999	14	11,1	7	4,4	17	15,4	13	12,3	18	16,9	37	32,5
4000-4499	4	3,2			1	0,9	2	1,8	1	0,9	1	0,9
4500-4999											3	2,6
5000-5499	1	0,8	1	0,6								

Tabula Nr.6. Kuģu apmeklējums ar GT 3000 un vairāk 2009-2014 g.

Kuģi, GT	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%	skaits	%
Kopējais kuģu skaits	126		160		110		106		107		114	
3000<	35	27,7	27	16,3	46	41,9	45	42,4	50	46,8	68	59,7

Tabula Nr.7. Kravu sadalījums un apkalpoto kuģu skaits no pietātnēm Nr.1 un Nr.4.

	2010		2011		2012		2013		2014	
	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
	Salacgrīvas Nord Termināls	"Salacgrīvas termināls"	Salacgrīvas Nord Termināls	"Salacgrīvas termināls"	Salacgrīvas Nord Termināls	"Salacgrīvas termināls"	Salacgrīvas Nord Termināls	"Salacgrīvas termināls"	Salacgrīvas Nord Termināls	"Salacgrīvas termināls"
Kravas tūkst. t.	258,5	123,2	219,6	57,9	227,59	56,91	222,2	71,8	267,58	62,4
%	68	32	79	21	80	20	76	24	81	19
Kuģi (gab)	115	47	87	25	84	24	80	27	93	21
%	71	29	78	22	78	22	75	25	82	18

Piestātnes Nr.2 tehniskā stāvokļa dēļ netiek izmantota kuģošanai. Atsevišķos gadījumos pie tā tiek novietoti zvejas kuģi bez zivju kravas izkraušanas operācijām.

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

Piestātnes Nr.5 un Nr.6 tiek izmantotas kuģu stāvēšanai un remontiem bez kravu operācijām.

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. Protams, tiks izskatīti arī citi pārstrādes uzņēmumi, kā arī citas jomas, uz kurām varētu virzīt ostas attīstību.

Uzņēmumi, kas izmanto ostas pakalpojumus savas uzņēmējdarbības veikšanai:

Galvenie kravu nosūtītāji:

- apaļkoksne un koksnes šķelda - SIA „Baltic Forest”, SIA “Domše Latvija”, SIA “R-grupa”, SIA “Novest”;
- beramās kravas:
 - kūdra – SIA “Klasmann Deilman Latvia”;
 - keramzīts – a/s „ Saint-Gobain Ehitustooted (Estonia)”;
 - granīta šķembas – dažādi saņēmēji;
 - reciklētais asfalts – dažādi saņēmēji.

Apaļkoksne, koksnes šķelda un kūdra ir izejošās kravas, bet keramzīts, šķembas un reciklētais asfalts ir ienākošās kravas.

Ostas teritorijā darbojas kuģu **aģentējošās kompānijas**, kas veic kuģu aģentāšanas pakalpojumus. Salacgrīvas ostā šobrīd darbojas sekojošās kuģu aģentējošās kompānijas: Astramar, Barwil-Andersson, Alfa Shipping Company, CF&S Agency, Daugava Shipping service, Baltica shipping, Salacgrīva shipping agency, Sealine agency, Mersrags shipping agency. Kuģu aģentūru daudzums un katras tās aktivitāte ir mainīga.

Salacgrīvas ostā **stividorpakalpojumus sniedz** divi komercuzņēmumi. Salacgrīvas ostas kreisajā krastā darbību veic stividoru kompānija SIA "Salacgrīvas Nord termināls" . Labajā krastā stividoru darbību veic SIA "Salacas Termināls".

Ostā un blakus ostas teritorijai darbojas **zivju pārstrādes rūpnīca** a/s "Brīvais vilnis", skārda iepakojuma ražotājs SIA “Ardagh metal packaging”.

Kuivižu osta.

Kuivižu osta tiek izmantota zvejniecībai, zivju apstrādei, jahtošanai, tūrismam, kā arī privātīpašuma apsaimniekošanai. Kuivižus ostā savu saimniecisko darbību veic zvejnieki – SIA “Bankīis”, Zv/s “Bute”, IK “Kuivižkrasts”, SIA “Barka MK2” u.c., t.sk. privātpersonas, kas nodarbojas ar piekrastes zvejniecību. Zvejas kuģi un laivas izmanto 3 zvejas piestātnes (piestātņu apraksts redzams tabulā Nr.3). Zivju apstrāde notiek SIA “Bankīis” uzbūvētajā saldētavā un šķirošanas cehā. SIA “Kuivižu osta” ir attīstījusi atpūtas kompleksu SIA “Kapteiņu osta”, kur ietilpst viesnīca, kempings, restorāns, jahtklubs. SIA “Kuivižu osta” pieder jahtu piestātne.

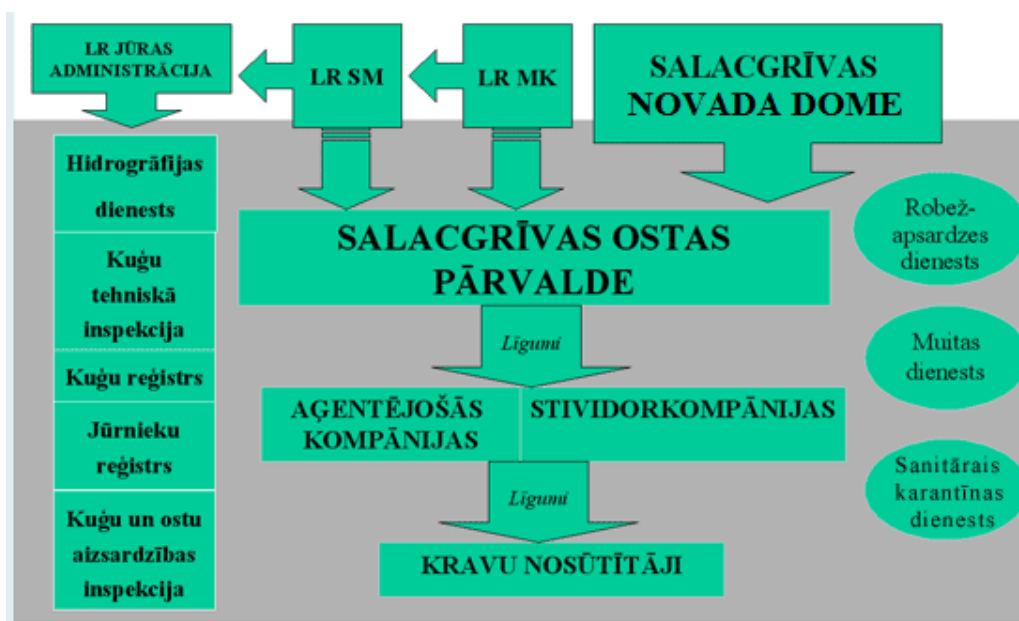
4.3. Pārvaldes struktūra, funkcijas, pilnvaras un kompetence

Salacgrīvas ostas darbības administrēšanas funkcijas veic Ostas pārvalde. Pašreizējais 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.

Salacgrīvas osta ir daudzfunkcionāls komplekss (skat. 3. 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).



Shēma (Zīm. Nr.3.): Salacgrīvas ostas pārvaldes darbības shēma

Salacgrīvas ostas (pārvaldes) valdi izveido Salacgrīvas novada 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, LR Ekonomikas ministrijas pārstāvis;
- ostā darbojošos komersantu intereses aicināti pārstāvēt komersantu pārstāvji.

4.4. Identificētās problēmas

Pamatojoties uz iepriekš veikto situācijas analīzi, ir identificētas galvenās problēmas, kas var negatīvi ietekmēt Salacgrīvas ostas attīstību:

1. Salacgrīvas ostas hidrotehniskās būves un cita infrastruktūra ir pietiekami kvalitatīvas, lai nodrošinātu ostas darbības vajadzības šobrīd, taču attīstības potenciāls ir nepietiekams (kritiskais molu stāvoklis ļaus ostas darboties vēl 10-20 gadus, pietātņu jauda būs pietiekama 10-15 gadus, ja nesāksies ekonomiskā augšupeja, kraujlaukumu platības ir nepietiekamas jau pašlaik).
2. Salacgrīvas ostas teritorijā nav pietiekama daudz platības ostas darbības attīstībai, intensificēšanai un jaunu pārvadātāju un/vai citu tirgus dalībnieku piesaistei.
3. Salacgrīvas ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekoši finanšu līdzekļu, lai veiktu ostas infrastruktūras sakārtošanu, paplašināšanu un modernizāciju. Ņemot vērā to, kā šobrīd attīstās ekonomiskā situācija Latvijā un pasaulē kopumā, pastāv iespēja, ka pietiekamu finanšu resursu attīstībai nebūs arī turpmākos 20 gadus. Vienīgais finanšu piesaistes veids – kredītiestādes.
4. Šobrīd Salacgrīvas osta ir konkurētspējīga ar tai tuvākajām Baltijas jūras ostām – Skulti, Pērnavu Rīgu, taču gadījumā, ja Salacgrīvas osta neradīs iespējas teritorijas paplašināšanai un infrastruktūras uzlabošanai, tuvāko 10-12 gadu laikā šī konkurētspēja var zust.

5. Tiesiskie aspekti

5.1. Īpašuma attiecības ostas teritorijā

Ostas darbību reglamentē „Likums par ostām”. „Likuma par ostām” prasības īpašuma attiecībām ostas teritorijā 4.pants pašreizējā redakcijā 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, turklāt 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 70 miljonus euro.

Piestātnes un citas ostas hidrotehniskās būves:

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

Kopējās hidrotehniskās būves – Ziemeļu un Dienvidu moli Salacgrīvas un Kuivižu ostās ir LR Satiksmes ministrijas īpašumi un 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. Uz šo brīdi Salacgrīvā Zemesgrāmatā ir reģistrētas visas ostas teritorijā esošajām zemēm, izņemot jaunā ostas teritorija 3,2 ha platībā, kas tika uzskalota priekšostā. Tā ir reģistrēta Valsts kadastra datu bāzē, un notiek dokumentācijas sagatavošana zemes reģistrēšanai zemesgrāmatā uz valsts vārda. 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 zemēm atrodas ostas pārvaldes, citām juridiskām personām īpašumā esošas ēkas un būves. Zemes, uz kurām atrodas kraujlaukumi vai uz kurām atrodas uzņēmumu ēkas vai būves, ir iznomātas komercsabiedrībām, kuras veic uzņēmējdarbību Salacgrīvas ostā.

Kuivižos ostā visa zemes ir reģistrēta uz valsts vārda Satiksmes ministrijas personā. Uz zemēm atrodas ostas pārvaldes, citām juridiskām un privātām personām īpašumā esošas ēkas un būves. Zemes, uz kurām atrodas juridiskām un privātpersonām īpašumā esošas ēkas vai būves, ir iznomātas šīm juridiskām vai privātpersonām uzņēmējdarbības veikšanai vai īpašuma apsaimniekošanai.

5.2. Atbilstība normatīvām prasībām: termins „mazā osta”

„Likuma par ostām” izpratnē 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 pamatvirzieni ir zvejniecība, zivju apstrāde, tūrisms, ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, kas ierobežo ostu attīstības iespējas.

Pārkrauto kravu apjoms mazajās ostās ir diezgan nenožīmīgs – 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 tiek izmantota daļēji, daļa no infrastruktūras tur ir novecojusi;
- dažās ostās ir ierobežojumi kuģošanai (arī jahtu) nepietiekoša ostu akvatorija dziļuma dēļ.

6. 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.

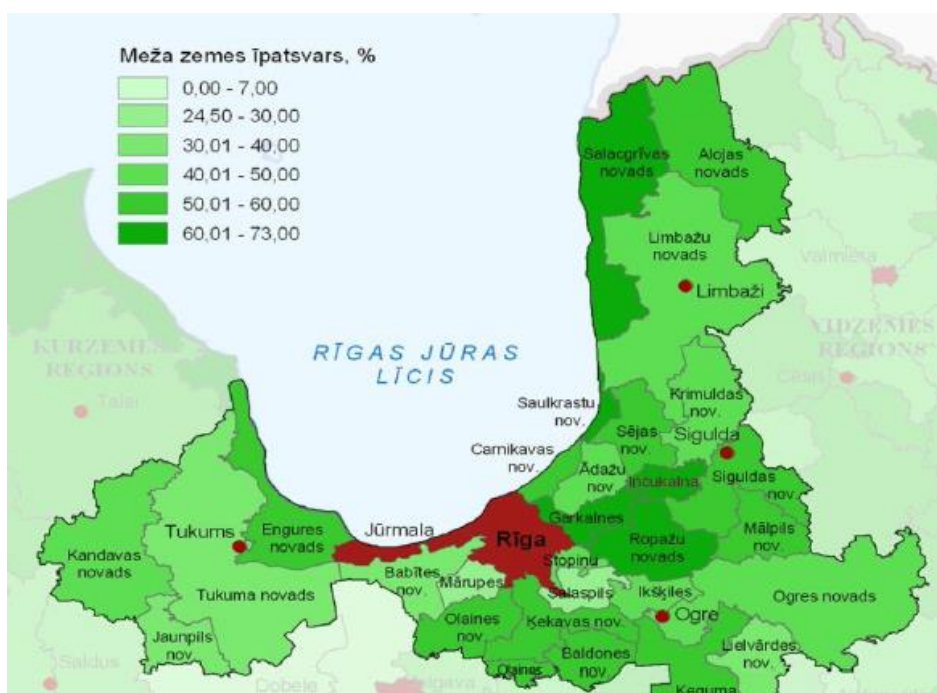
6.1. Koksnes resursi

Meži Latvijā aizņem vairāk nekā 3 milj. ha, līdz ar to mežainums ir 51,8% (mežu zemju procentuālā attiecība pret valsts teritorijas kopējo platību). Salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm, Latvija pieskaitāma pie mežiem bagātām valstīm. Salīdzinot ar 1923.gadu, kas mežainums Latvijā bija 23%, laika gaitā līdz mūsdienām tas ir dubultojies un sasniedzis 51,83%. Mežu platību pieaugums prognozējams arī turpmāk, jo turpinās lauksaimniecībā neizmantoto zemju dabiska aizaugšana, kā arī to mākslīga apmežošana.

Kokiem augot, Latvijā katru gadu veidojas koksnes pieaugums, kas pēc pašreizējiem aprēķiniem ir 16,5 milj. m³ gadā. Taču katru gadu zināms koksnes daudzums tiek izcirsts, veicot izaugušās koksnes ražas ievākšanu galvenajā cirtē, kā arī cērtot kokus kopšanas un sanitārajās cirtēs paliekošā mežaudzes stāvokļa uzlabošanai. 2014.gadā Latvijā tika nocirsti 11,68 milj. m³ koksnes. Koku ciršanas apjomu dinamiku ietekmē daudzi faktori – valsts attīstība, vispārējā ekonomiskā situācija, kokmateriālu cenas tirgū, likumdošana u.c. Ilgākā laika periodā koksnes resursu ieguves apjomus no viena hektāra meža zemes var saistīt ar valsts ekonomisko attīstību.

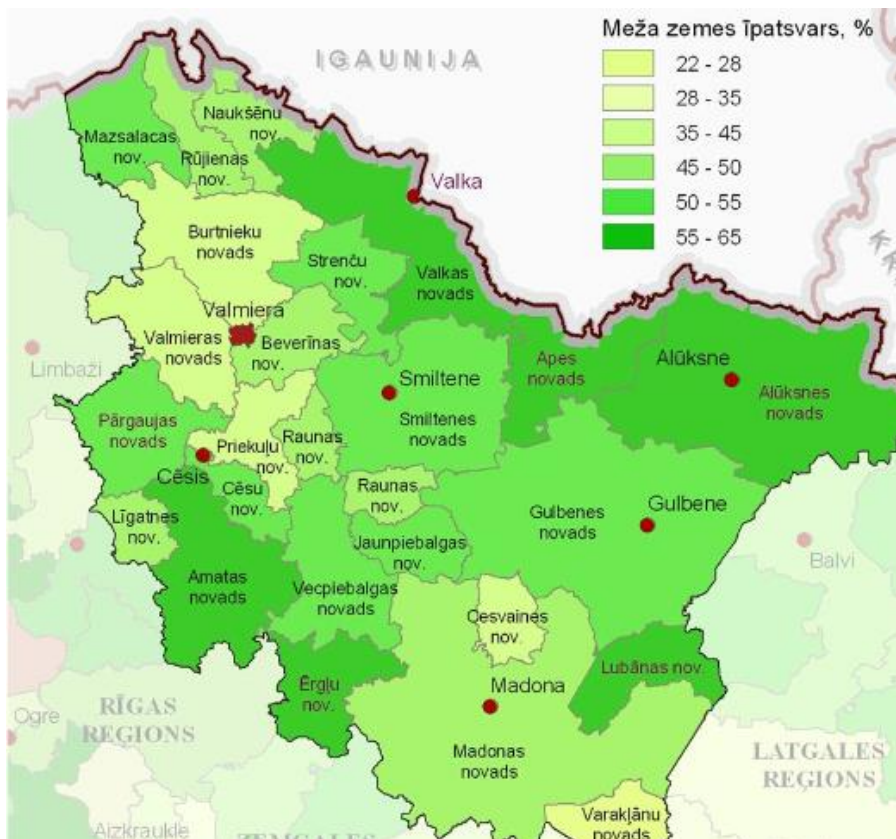
Gandrīz pusi no Rīgas reģiona (47,4 %) teritorijas aizņem meži. Lielākā meža zemju koncentrācija vērojama reģiona ziemeļu daļā un Rīgas līča piekrastē. Kā redzams (skatīt zīm.nr.4.) Salacgrīvas ostas kravu baseina mežu īpatsvars sastāda vidēji no 55-60%. Kopumā Salacgrīvas ostas kravu baseinā ietilpstošos novadus var vērtēt, kā vienus no mežainākajiem gan Rīgas plānošanas reģionā, gan visā Latvijā.

Zīm. Nr.4. Rīgas plānošanas reģiona esošo novadu mežu īpatsvars %



Arī Vidzemes plānošanas reģions (skatīt zīm.nr.5.) ir bagāts ar mežu resursiem – vairāk nekā 51% no Vidzemes teritorijas aizņem meža zemes.

Zīm. Nr.5. Vidzemes plānošanas reģiona esošo novadu mežu īpatsvars %



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

6.2. Kūdras resursi

Latvijā vairāk nekā 10% teritorijas aizņem purvi, kuros iespējams iegūt vienu no mūsu nozīmīgākajiem zemes dzīļu resursiem – kūdru. 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 49,3% no purvu kopplatības, augstie purvi – 41,7% no purvu kopplatības, bet 9% - pārejas purvi. 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. Kūdras ieguves vietas un uzņēmumi, kuri tās apsaimnieko, ir attēlots zīmējumā Nr.6.

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.

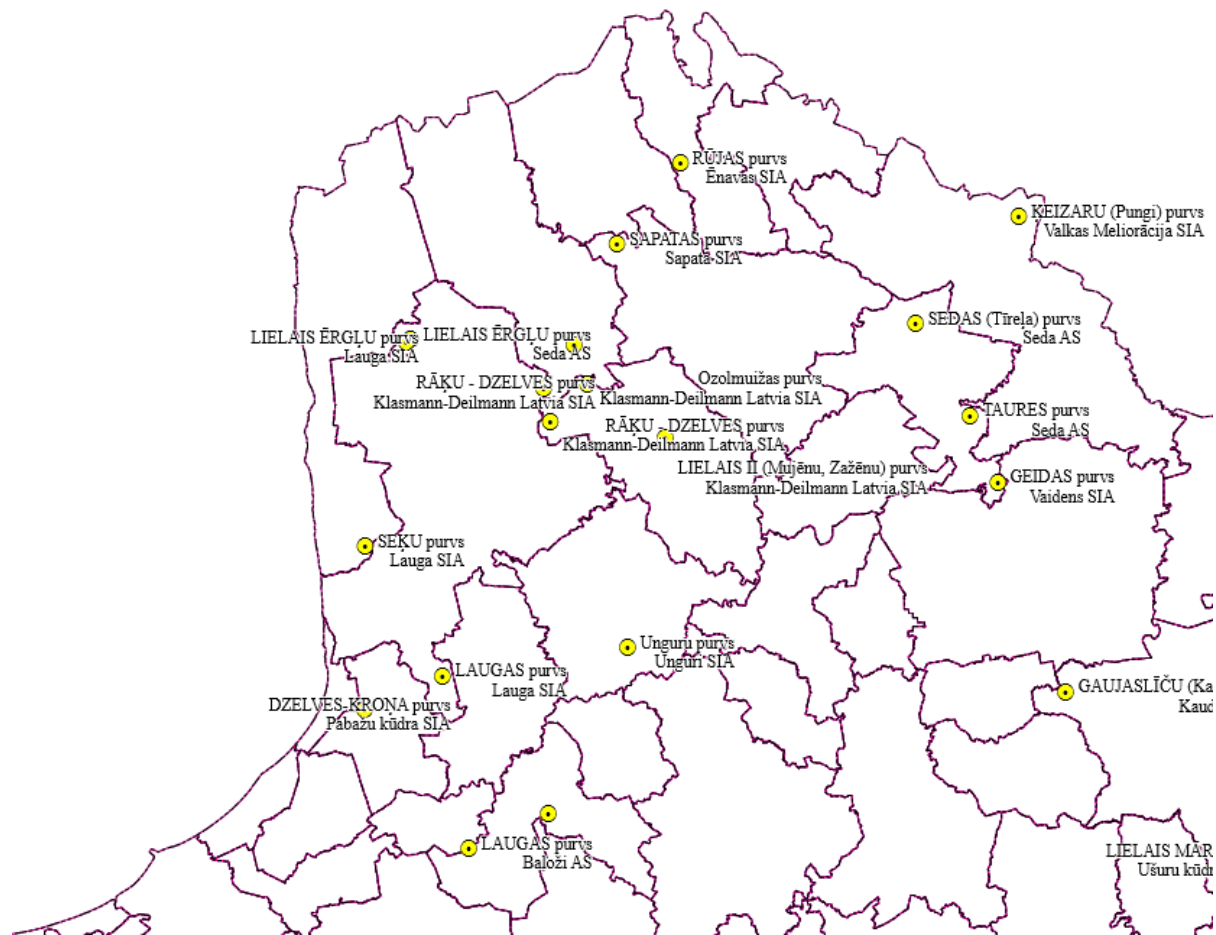
Latvijā kopējie kūdras krājumi ir ap 1500 milj. tonnu, tai skaitā 230 milj. tonnu ir izmantojami enerģijas iegūšanai. Jāmin fakts, ka ik gadu kūdras pieaugums Latvijā sasniedz 0,7-1 milj. tonnu. Pie pašreizējiem

kūdras izstrādes apjomu, 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.

Zīm. Nr.6. Kūdras ieguves vietas Vidzemē un Rīgas jūras līča piekrastē

Dati: Latvijas Kūdras ražotāju asociācija



6.3. Šķembas

2005. gadā Salacgrīvas ostā tika apstrādāts 26,78 tūkst. t šķembru, kuras ievada no Skandināvijas valstīm. Tomēr šāda veida kravu apkalpošanu nevar uzskatīt par ilgtspējīgu, jo 2013.gadā ostā tika apstrādātas vairs tikai 2,9 tūkst. t šķembru. Protams, apstrādātais daudzums ir atkarīgs no remontējamo autoceļu atrašanās vietas un posmu garumiem. Iespējams, tieši tāpēc 2014.gadā ostā tika pārstrādāts vairāk nekā 35 tūkst. t šķembru, jo tika uzsākta valsts galvenā autoceļa „Via Baltica” posma Salacgrīva – Svētciems rekonstrukcija, kur bija nepieciešams liels daudzums šķembru.

6.4. 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 100 000 m³ (dati: Salacgrīvas ostas pārvalde).

Enerģētiskās šķeldas kravu baseins iekļauj arī Dienvidigauniju, no kurienes jau kopš 2005.gadu kravas tiek 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.

6.5. Keramzīts

Pēc iestāšanās Eiropas Savienībā, Latvijā ir ievērojami aktivizējusies celtniecība, tādējādi keramzīta pārkrautais daudzums 2004.gadā Salacgrīvas ostā bija 12,4 tūkst. t, bet 2007.gadā pieauga jau līdz 105,5 tūkst. t keramzīta. Taču ekonomiskās situācijas pasliktināšanās valstī veicināja keramzīta pieprasījuma samazināšanos, līdz ar to keramzīta pārkrauto kravu apjoms 2009.gadā samazinājās līdz 1,1 tūkst. t. Tomēr ar katru nākamo gadu tendence ir bijusi pozitīva un 2014.gadā tika pārkrauts jau 33,1 tūkst. t.

7. Kravu plūsmas, to tendences Salacgrīvas ostā

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. Salacgrīvas ostā pārsvarā apstrādā 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 šķembas, reciklētais asfalts un zivrupniecības kravas.

7.1. Komercedarbība ostas teritorijā

SIA "Salacgrīvas Nord Termināls" savu darbību Salacgrīvas ostā ir uzsācis 2010.gadā, kad starp ostas pārvaldi un SIA "Salacgrīvas Nord Termināls" tika noslēgti zemes nomas un piestātnes Nr.1 nomas līgumi.

2010. - 2014. gadā SIA „Salacgrīvas Nord Termināls” ir investējis esošo kraujlaukumu sakārtošanā, kopā izveidojot ap 10 ha asfaltētu kraujlaukumu.

Patreiz SIA "Salacgrīvas Nord Termināls" pārkrauj keramzīta granulas, fasēto un beramo kūdras, koksnes šķeldu, granīta šķembas, reciklēto asfaltu, kā arī apaļkoksni.

Kravu nosūtītāji un saņēmēji, izmantojot SIA "Salacgrīvas Nord Termināls" pakalpojumus, ir SIA "Baltic Forest", SIA "Domše Latvija", A/s "Saint-Gobain Ehitustooted" (Igaunija), SIA Klasmann Delmann Latvija, a/s "Seda", a/s „Eesti Turbatootet" (Igaunija) u.c.

SIA „Salacas Termināls" savu darbību Salacgrīvas ostā ir uzsācis 2005.gada oktobrī, kad tā no a/s „Brīvais vilnis" iegādājās piestātņi Nr.4, 5 un 6, noliktavas ēku, kuģu remonta ēku. Šo gadu laikā SIA "Salacas termināls" ir investējis nomas teritorijas sakārtošana, nojaucot nevajadzīgās ēkas un būves, un izveidojot vairāk nekā 2 ha asfaltētu laukumu.

Patreiz SIA "Salacas Termināls" pārkrauj koksnes šķeldu, apaļkoksni.

Kravu nosūtītāji un saņēmēji, izmantojot SIA "Salacas Termināls" pakalpojumus, ir SIA „Green energy", OU „United Logers" (Igaunija), SIA Novest, SIA R-Grupa 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 sakārtošanu atbilstoši EU prasībām. Uzņēmumā tiek pārstrādātas gan okeāna, gan Baltijas jūras zivis.

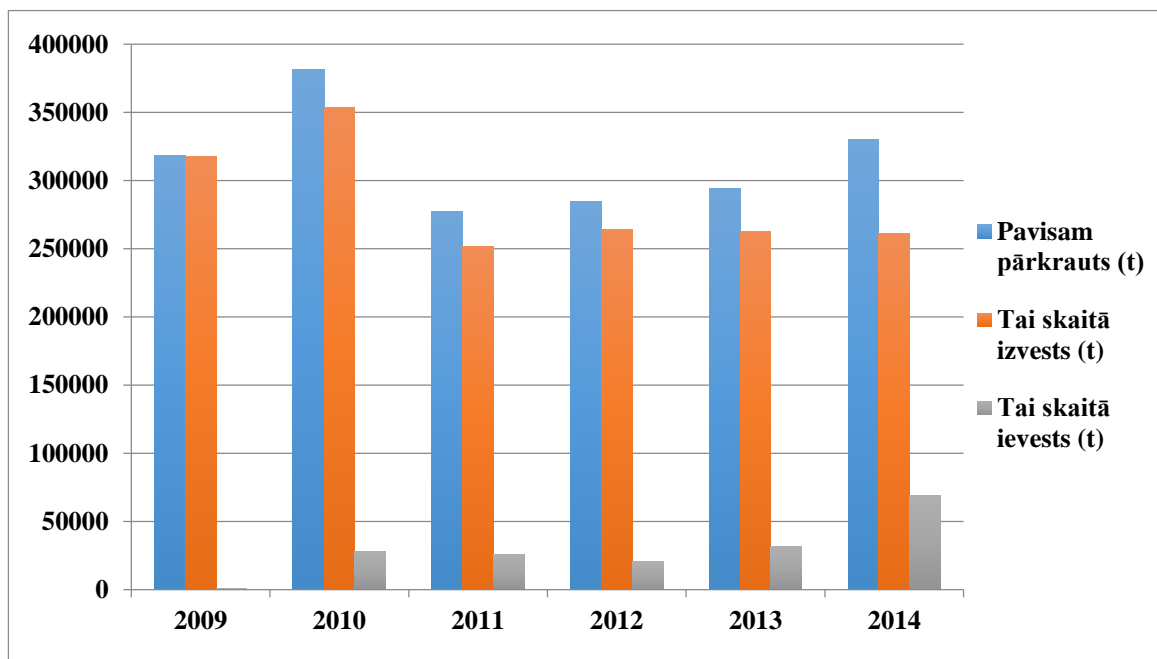
A/s "Brīvais vilnis" ir piestātnes Nr.3, kura izvietotas Salacas upes labajā krastā, īpašnieks un operators. Galvenais klienti, kas strādā no piestātnes Nr.3, ir Salacgrīvas ostā strādājošie zvejnieki, taču to izmanto arī Skultes ostas, Rojas ostas un Igaunijas zvejas kuģi.

7.2. Kravu apjoms Salacgrīvas ostā, tā izmaiņas

Tabula Nr.8. Kravu plūsma Salacgrīvas ostā 2009.gads – 2014.gads

	2009	2010	% pret iepr. gadu	2011	% pret iepr. gadu	2012	% pret iepr. gadu	2013	% pret iepr. gadu	2014	% pret iepr. gadu
Pavisam pārkrauts (t)	318400	381700	20%	277500	-27%	284500	3%	294000	3%	329980	12%
Tai skaitā izvests (t)	317300	353800	12%	251800	-29%	264100	5%	262700	-1%	261080	-1%
Tai skaitā ievests (t)	1100	27900	2436%	25700	-8%	20400	-21%	31300	53%	68900	120%

Zīm. Nr.7. Kravu plūsma Salacgrīvas ostā 2009.gads – 2014.gads



Tabula Nr.9. Vidējais kuģa GT un apkalpotās kravas daudzums vienā kuģi Salacgrīvas ostā, laika periods 2009 – 2014.gads. Dati: Salacgrīvas ostas pārvalde.

Vidējais aprēķina kuģis (tūkst t, GT) periods 2009-2014 gadi	
Vidējais kuģa GT	2,915
Vidējais kuģu skaits gadā gab.	121
Vidējais kuģu skaits mēnesī gab.	10.08
Vidējais kravu apjoms gadā t	314347
Vidējais kravu apjoms vienam reisam t	2598

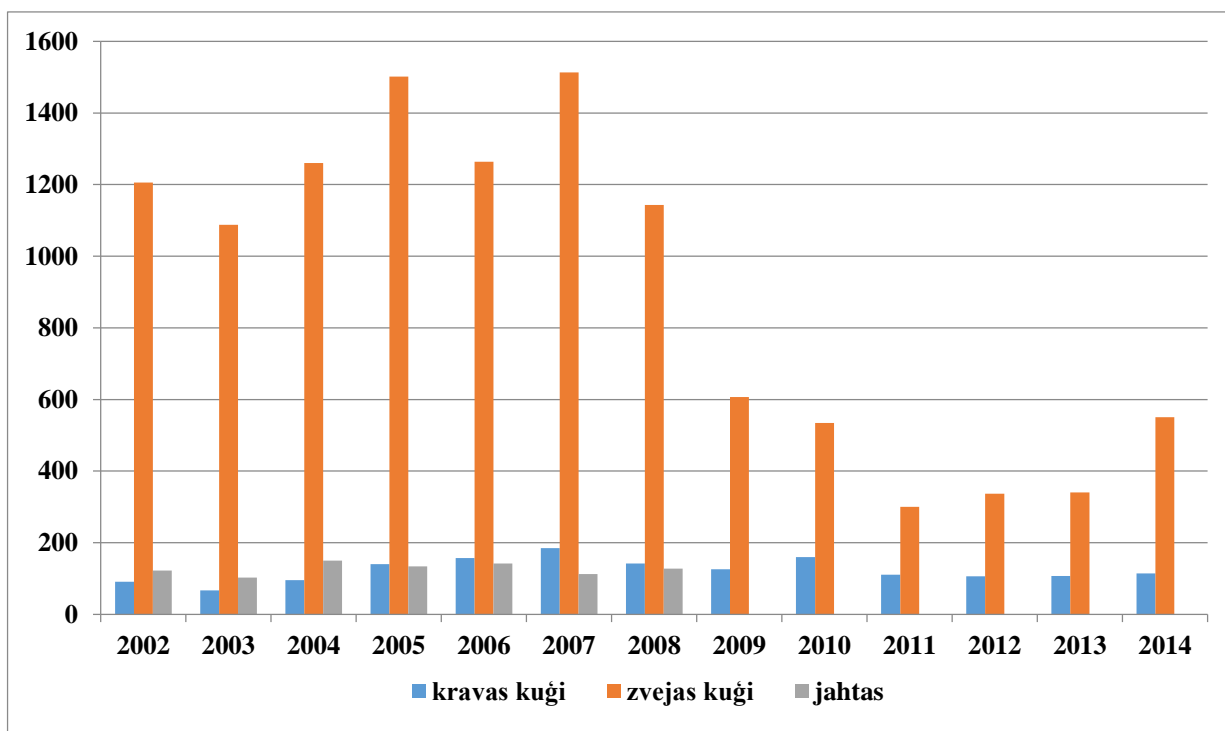
Apkalpoto kuģu skaits, tā analīze

Matemātiski vidējais apkalpoto kravas kuģu skaits pēc 2007.gada datiem ik mēnesī (gab.) bija 15,4, bet 2014.gadā šis skaits samazinājās līdz 9,5 kuģiem. Taču kā redzams zīm.nr.8., tad kopš 2012.gada apkalpoto kravas kuģu un zvejas kuģu skaits palielinās. Matemātiski vidējā apkalpotā kuģa pārkrautā krava tonnās pēc 2014.gada datiem atbilst 2895 t/uz katru kuģi;

Salacgrīvas ostas teritorijā Kuivižos piestātnes tiek izmantotas piekrastes zvejas laivu apkalpošanai (tās izmanto piekrastes zvejnieki). Kuivižos 2006.gadā tika izbūvēta zivju saldētava. Izmaksas ap 1,0 milj. EUR. 2007.gadā tika uzsākta un pabeigta ostas molu rekonstrukcija un jaunas zvejas piestātnes izbūve. Izmaksas 1,4 milj. EUR, 2012.gadā tika uzbūvēta zvejas kuģu piestātne piekrastes zvejniekiem – izmaksas ap 2,0 milj. EUR (ES finansējums);

Grafiks „Apkalpoto kuģu skaits Salacgrīvas ostā (2002-2014)” norāda uz ievērojamo zvejas kuģu apmeklējumu īpatsvaru ostā.

Zīm. Nr.8. Apkalpoto kuģu skaits Salacgrīvas ostā (2002-2014)



- Salacgrīvā ostas pārvalde kopīgi ar Salacgrīvas pilsētas domi Salacgrīvā ir izveidojusi jahtu ostu, kuru katru gadu apmeklē ap 130 jahtām (informācija par 2009., 2010., 2011., 2012., 2013. un 2014. gadu nav pieejama);
- 2006.gadā Kuivižu ostas teritorijā sākās atpūtas un rehabilitācijas centra izbūve – tās kopējās izmaksas ap 4,3 milj. EUR. 2006.gadā noslēgts līgums ar komercsabiedrību par atpūtas kompleksa un viesnīcas izbūvi, investējot tajā 5,7 milj. EUR;
- grafiks „Apkalpoto kuģu skaits Salacgrīvas ostā (2002-2014)” norāda arī jahtu apmeklējumu īpatsvaru ostā. Saskaņā ar OP datiem, tie netiek iekļauti gada pārskatu rādītājos, tātad netiek aplūkoti šajā plānā.

7.3. Sezonalitātes problēmas: ziemas navigācijas periods.

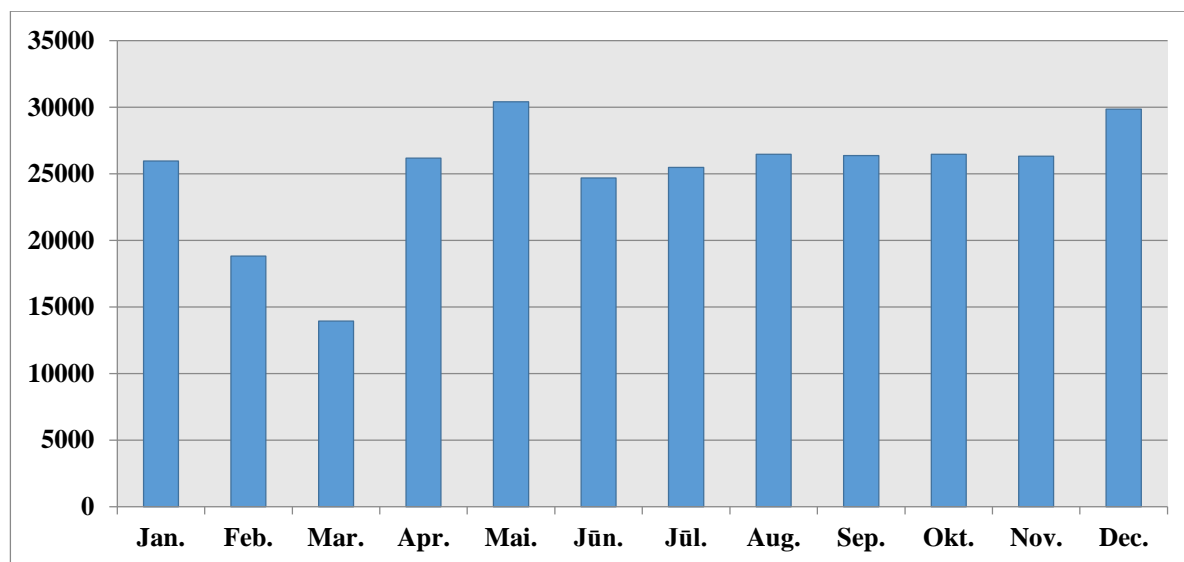
Nozīmīga ietekme visām Rīgas jūras līča mazajām ostām ir ziemas navigācijas periods, kad rodas papildus izmaksas kuģošanas nodrošināšanai. Vidēji reizi trīs gados Rīgas jūras līča piekrastes mazo ostu kuģu ceļi un akvatorijas aizsalst un nav kuģojamas vienu mēnesi – parasti februāra beigās – marta vidus. 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.

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

Tabula Nr.10. Kravu plūsmas statistika (t) pa kalendārajiem mēnešiem:

	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Mai.	Jūn.	Jūl.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
2011	39173	4684	0	30155	50573	24609	22369	21751	10708	22505	26112	24861
2012	35709	24326	7365	34813	20716	15383	19580	24138	17853	26774	30264	27579
2013	32629	21614	10969	28978	29301	23024	17664	28740	21577	25327	19650	34527
2014	27107	24010	32930	26752	27539	31575	15916	25837	33875	27376	26786	30277

Zīm. Nr.9. Kravu apgrozījums (t) gada kalendārajos mēnešos laika posmā no 2002.gada līdz 2014.gadam



Kā jau iepriekš minēts, tad vidēji reizi trīs gados Rīgas jūras līča piekrastes mazo ostu kuģu ceļi un akvatorijas aizsalst un nav kuģojamas vienu mēnesi – parasti februāra beigās – marta vidū. To pierāda arī zīmējums Nr.9 – februāra un marta mēnešos ir viszemākie kravu apgrozījumi no visiem kalendārajiem mēnešiem. Piemēram, 2014.gadā ziema bija silta un Salacgrīvas ostā kuģu ceļš neaizsala, līdz ar to arī kravu apgrozījums marta mēnesī ir ievērojami lielāks, salīdzinot to ar 2013.gada marta mēnesi (skatīt tabulu Nr.9).

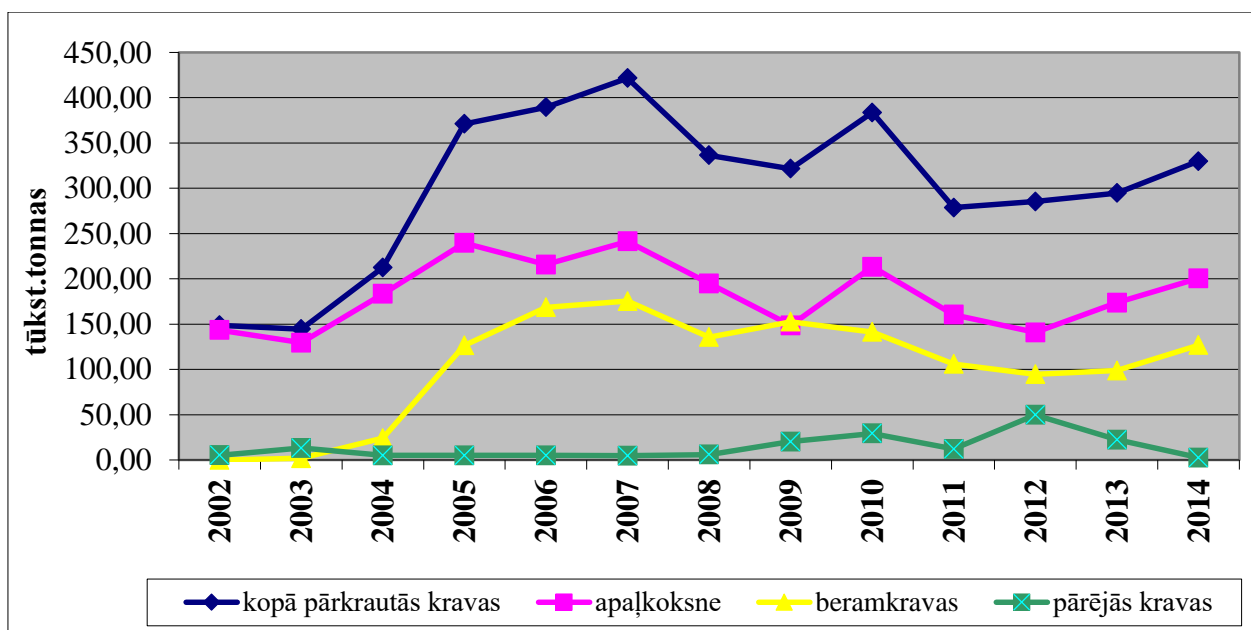
7.4. Kravu struktūra ostas kravu baseinā

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

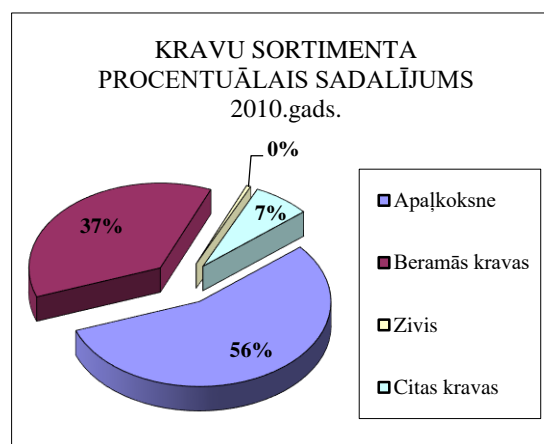
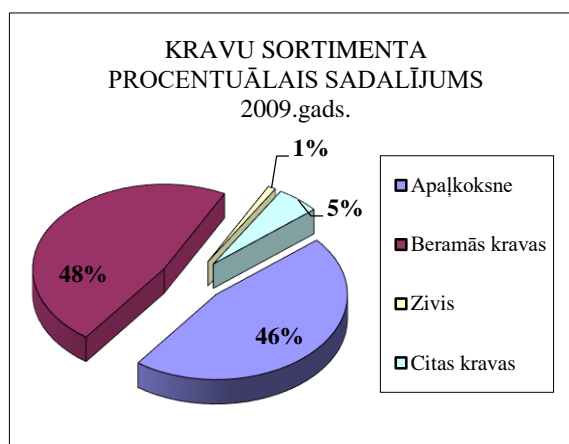
Tabula Nr.11. Salacgrīvas osta. Kravu apjomi (tonnās)

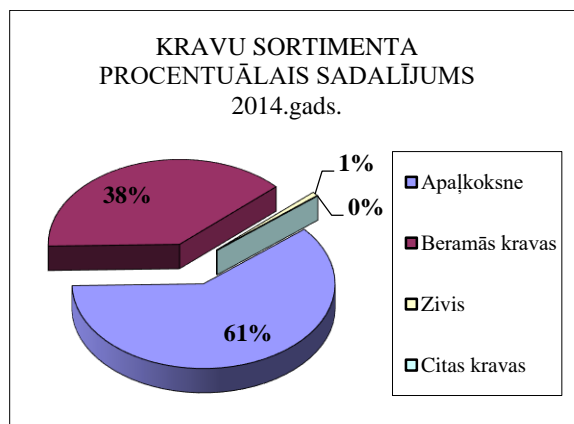
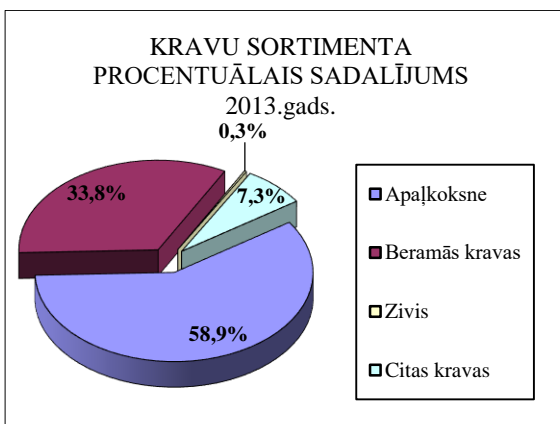
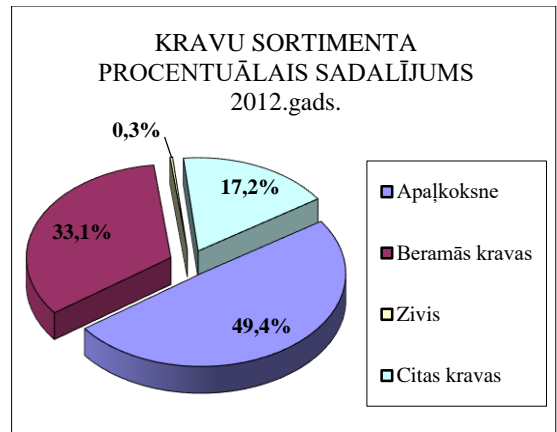
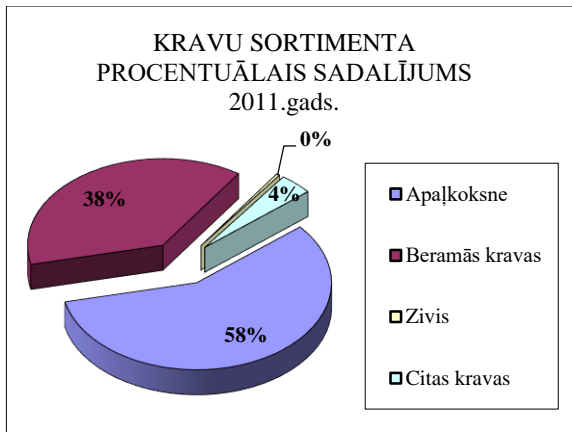
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Apaļkoksne (t.sk.: papīrmalka, zāģbaļķi, malka)	148600	213200	160400	140800	173700	200500
Zivis	3100	2000	1100	800	750	2500
Beramās kravas	152700	141300	106000	94700	98700	129430
Citas	17100	27200	11100	49000	21600	0
KOPĀ	321500	383700	278600	285300	294750	332430

Zīm. Nr.10. Kravu struktūra Salacgrīvas ostā (2002-2014)



Zīm. Nr.11. Kravu sadalījums Salacgrīvas ostā 2009-2014.





8. 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 darbaspēku u.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 bremsējusi ostas attīstību, vai 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 pastāvīgai 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 iebruc ostā, retāk – izbruc 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.

Piestātņu maksimālās noslodzes sasniegšana un apkalpoto kuģu skaits:

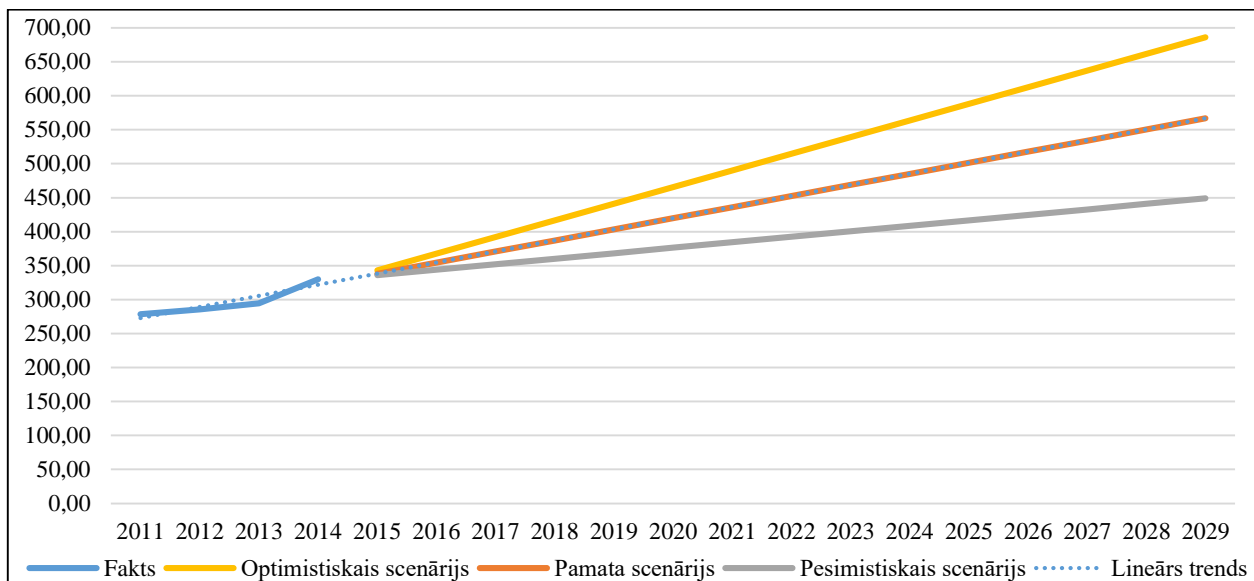
Patreizējo piestātņu praktiskā maksimālās noslodzes aprēķina skaitlis 900 000 t vai 450 000 t katrai piestātnei atbilst:

1. 342 aprēķina kuģiem vai 171 kuģi pie katras piestātnes ar vidējo ievesto/aizvesto kravu 2632 t (vid. dati 2009-2014.g., **skat. Tab. Nr.9**);
2. Redzams, ka pašreiz osta pie nominālās jaudas 900 000 t gadā ir noslogot a tikai par 37% (2014. gadā 329 982 t).

Tabula Nr.12. Kravu apgrozījuma prognoze līdz 2025.gadam (tūkst. t)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Esošā situācija	329,98	338,08	354,39	370,72	387,05	403,38	419,71	436,03	452,36	468,69	485,02	501,35
Optimistiskais scenārijs	329,98	343,05	367,54	392,03	416,52	441,01	465,50	489,99	514,48	538,97	563,46	587,95
Pesimistiskais scenārijs	329,98	335,98	344,05	352,12	360,19	368,26	376,33	384,40	392,47	400,54	408,61	416,68

Zīm. Nr.12. Pārkrautā apjoma pieauguma prognoze no 2015.g. līdz 2029.g. (tūkst. t)



Zīmējums Nr.12 parāda, ka prognoze līdz 2029.gadam tika veikta 3 scenārijiem – pamata, optimistiskajam un pesimistiskajam scenārijam. Visu trīs scenāriju iegūšanā tika izmantota MS Excel funkciju „Forecast”.

Pamata scenārijā tika aprēķināts, ka turpinoties līdzšinējām tendencēm (t.i., katru gadu pārkrauto kravu daudzums pieaug vidēji par 16 tūkstošs tonnām), 2029.gadā kopā pārkrauto kravu daudzums varētu būt aptuveni 566,6 tūkstošs tonnas. Tiek prognozēts, ka koksnes šķeldas apjomi varētu pieaugt, ņemot vērā atjaunojamo resursu izmantošanas palielināšanos Eiropā. Tātad šis būtu viens no iemesliem, kādēļ ostā pakāpeniski pieaugtu kravu apgrozījums.

Protams, ostai attīstoties un veicot visus Salacgrīvas ostas paplašināšanās darbus (ostas padziļināšanu, kraujlaukumu izbūvi, mola pagarināšanu u.c. darbus), tiek paredzēts, ka kravu apgrozījums pieaugs vairāk nekā pamata scenārijā. Pamatojums tam ir bagātākais kūdras kravu baseins ir Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastē, un ņemot vērā straujo kūdras eksporta pieaugumu no Latvijas, šis kravas veids nodrošina kravu apgrozījumu kāpumu Salacgrīvas ostā pēdējos gados. Ostas teritorijā esošais stividors – SIA „Salacgrīvas Nord termināls” – noslēdzis ilgtermiņa līgumu ar kūdras eksportētāju, līdz ar to tiek prognozēts kūdras jeb beramkravas pieaugums. Protams, arī koksnes šķeldas pieprasījuma kāpums nodrošinās lielāku kravu apgrozījumu ostai. Tādēļ optimistiskajā scenārijā tika rēķināts, ka vidēji pārkrauto kravu daudzums pieaugs par 24 tūkstošiem tonnu ik gadu. Piemēram, ja 2016.gadā tiek prognozēts 367,54 tūkstošs tonnas, tad 2018.gadā jau 416,52 tūkstošs tonnu. Līdz ar to 2029.gadā kopā pārkrauto kravu daudzums varētu būt aptuveni 685,91 tūkstošs tonnas, kas ir par 119,31 tūkstošs tonnām jeb par 18% vairāk, salīdzinot ar pamata scenārija 2029.gadu.

Taču var gadīties, ka tiek uzliktas kvotas vai ierobežojumi dažādiem pārvadājumiem, vai arī ik gadu ziemas sezonā aizsalst Rīgas jūras līcis, kas liedz ostā ienākt kravu kuģiem, līdz ar to tas samazina kravu apgrozījumu ne tikai Salacgrīvas, bet arī citām mazajām ostām, kuras atrodas Rīgas jūras līča piekrastē. Tādēļ būtiski ir izvērtēt sliktāko variantu jeb noteikt rādītājus pesimistiskajā scenārijā, kurā tiek pieņemts, ka ik gadu pārkrauto kravu daudzums vidēji pieaugs tikai par 8 tūkstošs tonnām. Līdz ar to, 2029.gadā prognozētais pārkrauto kravu daudzums tiek paredzēts ap 448,96 tūkstošs tonnām, kas ir par 20,7% jeb par 117,6 tūkstošs tonnām mazāk nekā pamata scenārijā 2029.gadā, un par 236,95 tūkstošs tonnām jeb par 34,5% mazāk, salīdzinot ar optimistiskā scenārija pārkrauto kravu daudzumu 2029.gadā.

Ostas teritorijā ir izbūvēti kraujlaukumi 15,0 ha platībā, kuri tiek intensīvi izmantoti. Vairāki kraujlaukumi atrodas ārpus ostas teritorijas. Taču attīstības tendences ostā, īpaši ostas kreisajā krastā, liek ostas kraujlaukumu apjomus palielināt. Patreiz kraujlaukumu paplašināšana var notikt gan esošās ostas teritorijas robežās, gan atgūstot platības kraujlaukumiem no jūras. Tā ietvaros tiek veikts ietekmes uz vidi novērtējums ostas teritorijā, kuras nākotnē plānots palielināt un apbūvēt.

Izvērtējot visus trīs ostas kravu apjoma pieaugumu scenārijus, neviens no tiem neuzrāda, ka ostas kapacitāte tiktu pārsniegta. Taču, ņemot vērā patreizējo tendenci, ka ap 90 % no kravām pārkrauj viena piestātne, šai tendencei saglabājoties, nākotnē kravu apjoms var pārsniegt šīs vienas – piestātnes Nr.1, kapacitāti. Šo problēmu var risināt, kreisajā krastā izbūvējot vēl papildu slaukumus un vienu piestātņi.

Pašreiz ir izstrādāta kopējā ostas attīstības shēma (zīm.Nr.13), un notiek ietekmes uz vidi novērtējums, kuras rezultātā tiks izvērtētas plānotās ostas attīstības robežas un noteikumi.

Būtiskas korekcijas kravu apjoma prognozē un vienlaicīgi arī ostas finanšu ieņēmumos var ieviest gan novada ekonomiskajās aktivitātes, gan Eiropas un pasaules ekonomiskā, gan ģeopolitiskā situācija. Visas šajā nodaļā esošās prognozes balstītas uz pieņēmumu, ka ekonomika un politiskā situācija ir stabila un prognozējama. Sagatavojot ikgadējos un prognozētos ostas pārvaldes budžetus, ir jāizvērtē Eiropas un pasaules ekonomiskās un ģeopolitiskās tendences, kas ietekmē plānotā budžeta atbilstību zīm.Nr.12 prognozētajām ostas kravu apjomu prognozēm.

Kopējā 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; daļu no izsmeltā grunts apjoma smilts frakciju novirzot patreiz pieguļošās jūras teritoriju izveidei par kraujlaukumiem, tai skaitā, jaunas piestātnes celtniecība un to izmantošana ostas darbībā. Tādejādi tiks veikta ostas teritorijas paplašināšana un ostas konkurētspējas palielināšana.

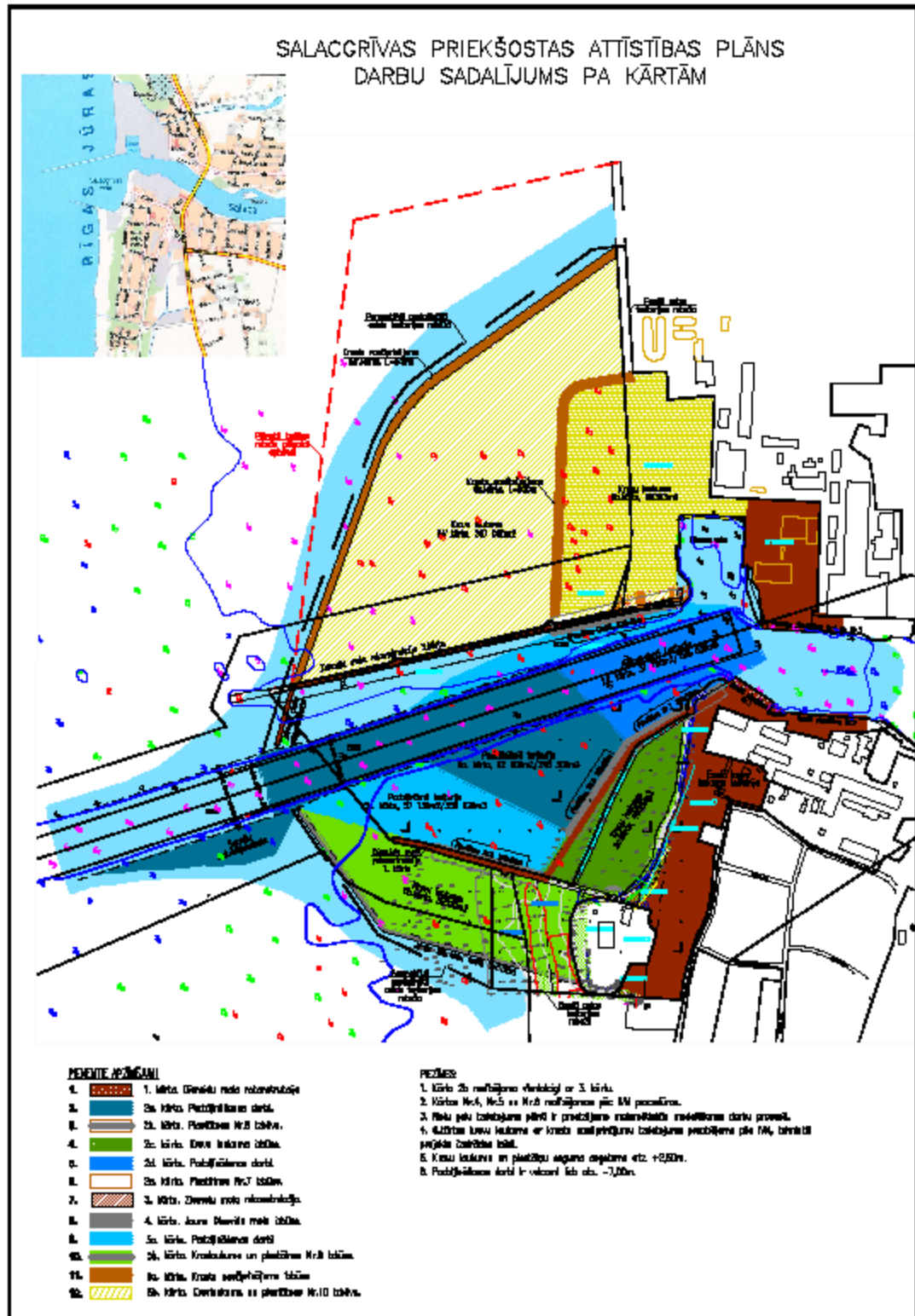
Jaunceļamajai piestātnei jāsasniedz un pat ievērojami jāpārsniedz parametri kā patreiz 1. un 4. piestātnei, proti: garumā no 100 m līdz 130 m, ar dziļumu pie piestātnes ne mazāk kā -7m, kas ļautu pie ūdens atzīmes „0” apkalpot klases kuģus ar iegrimi līdz -6,0 un -6,2 metri, un kuru GT ir līdz 6000 t.

Akvatorijas un kuģu ceļa padziļināšana, jaunu kraujlaukumu izveide, jaunās, visjaudīgākās piestātnes nodošana ekspluatācijā palielinās pārkrauto kravu sortimentu – papildus esošajām kravām varētu būt koksnes granulas un graudu kravas.

Lai varētu prognozēt apgrozījuma pieauguma termiņus, 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 jāaskaņo vienā kopējā grafikā.

Zīm. Nr.13. Ostas attīstības shēma.



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. Latvijas Jūras administrācija, LR Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Valsts vides dienests, citas institūcijas) un apstiprināšana atbilstoši Ministru kabineta 16.09.2014. noteikumi Nr.551 „Ostu hidrotehnisko, siltumenerģijas, gāzes un citu, atsevišķi neklasificētu, inženierbūvju 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 m³ grunts;
2. Padziļināšanas darbu organizācija, šiem darbiem mobilizējamā tehnika un tās sasniedzamība, 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 m³ izmaksas būtu ne mazāka par EUR 8,00/m³;
4. Sagaidāmie gala termiņi ūdens pievadceļa padziļināšanas darbu pabeigšanai un tā nodošana ekspluatācijā atbilstoši spēkā esošajiem Ministru kabineta noteikumiem.

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

9. Tirgus analīze Salacgrīvas un konkurējošo ostu (Skulte, Rīga, Pērnavas) 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.

Lielās ostas cenšas piesaistīt maksimāli lielākus kravu daudzumus, ieguldot līdzekļus apvedceļu izbūvē un jaunu terminālu būvniecībā, kas ir būtisks mazo ostu attīstības bremsējošs faktors, jo mazajām ostām ir jāstrādā lielas konkurences apstākļos.

Tabula Nr.13: Latvijas ostu kravu apgrozījums 2013.g. – 2014.g. (tūkst. t); dati: Satiksmes ministrija

Osta	2013. gads			2014. gads		
	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā
Rīga	30 612.6	4 854.1	35 466.7	35 867.4	5 213.0	41 080.6
Ventspils	26 766.0	1 999.8	28 765.8	23 495.9	2 709.7	26 205.6
Liepāja	3 714.8	1 123.4	4 838.2	4 324.3	975.5	5 299.8
Salacgrīva	238.9	55.4	294.3	261.1	71.3	332.4
Mērsrags	332.9	58.9	391.8	368.5	115.1	483.6
Roja	33.3	6.8	40.1	26.2	5.3	31.5
Pāvilosta	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Lielupe	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Engure	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Skulte	651.5	31.8	683.3	711.4	31.0	742.4
Mazās ostas kopā	1 256.6	152.9	1 409.5	1 367.2	222.7	1 590.1
Kopā visās ostās	62 350.0	8 130.2	70 480.2	65 054.8	9 120.9	74 176.1

Dati par Latvijas ostu kravu apgrozījumi parāda, ka no mazajām ostām Salacgrīvas ostas konkurenci 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.

10.1. 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 līdzīgas:

- 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 aptuveni 300 m līdz 400 m;
- Salacgrīvas un Skultes ostām nav dzelzceļu tīkla pievadceļa, pie tam Skultes ostai salīdzinoši pret Salacgrīvu ir ļoti tuva Rīgas – Skulte, kur pie Skultes stacijas uzbūvēts dzelzceļa atzars un laukumi kravu uzglabāšanai un apstrādei.
- 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 rekonstrukciju projektu realizācijas Skultē tās kuģošanas parametri ir palielinājušies - tajā var apstrādāt kuģus līdz 7000 DWT, ar garumu līdz 140 m un iegrīmi līdz 7,0 m.
- Salacgrīvas un Skultes ostas izmaksas ir analogiskas.

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 to realizācija tika uzsākta vienlaikus. Salacgrīvas ostas rekonstrukcijas laikā uz Skultes ostu pārgāja daļa uzņēmēju, kas nodarbojas ar papīrmalkas iepirkumu, uzglabāšanu un iekraušanu,

Daļai kravu īpašnieku pārorientējoties 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. 2014.gadā Salacgrīvas osta bija trešajā vietā starp mazajām ostām pārkrauto kravu apjoma ziņā.

Tabula Nr.14. pārkrauto kravu apjoma un apkalpoto kuģu skaita salīdzinājums Salacgrīvas un Skultes ostās 2010.g.-2014.g.

Gads	Salacgrīvas osta		Skultes osta	
	Tūkst. t	Kuģu skaits	Tūkst. t	Kuģu skaits
2010	381,70	160	649,50	244
2011	277,50	111	689,70	219
2012	284,50	106	590,00	190
2013	294,00	107	683,30	213
2014	329,98	114	742,40	178

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.

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

10.2. Salacgrīvas ostas konkurence ar Rīgas ostu

Salacgrīvas ostā noteiktās ostas maksas ir zemākas nekā Rīgas ostā, lai gan attiecīgā segmenta kuģiem tiek nodrošināts līdzvērtīgs serviss.

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.

Ostas infrastruktūra ir viens no galvenajiem faktoriem, kas nosaka ostas pievilcību un tās ekonomisko izdevīgumu kravu piegādātājiem. Šobrīd, ņemot vērā ostas parametrus (atļautā ieprīme, kuģu garums, dzelzceļa neesamība) noteiktā kravu segmentā tomēr nav konkurētspējīgas ar Rīgas ostu. To nevar kompensēt ar zemākiem ostu tarifiem.

10.3. Salacgrīvas ostas konkurence ar Pērnavas ostu

Pērnavas ostas parametri – kanāla dziļums līdz -6,0m, kuģu garums līdz 140m, atklātie laukumi ap 100 ha, slēgtās noliktavas vairāk kā 2,5 ha platībā, 7 kravu apkalpojošas piestātnes (kopā 23 piestātnes), kā arī Igaunijas valsts finansējums navigācijas nodrošināšanai ziemā, dod tai papildu iespējas attiecībā pret Salacgrīvu. Neskatoties uz to, ka Pērnavas ostā ir augstākas pakalpojumu izmaksas nekā Salacgrīvas ostā, tā spēj apkalpot kravas līdz 1,5 milj. tonnu apmērā.

Salacgrīvas osta, iestājoties ES un stājoties spēkā Šengenas līguma nosacījumiem, ir kļuvusi pievilcīga Igaunijas kravas eksportētājiem izmaksu un kravu attāluma transportēšanas dēļ. Tomēr kravu pieplūdums no Igaunijas, izņemot vienu klientu, nav patstāvīgs.

10.4. 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	Pērnavas
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	Skultes osta ir labāk pozicionēta – ir apvedceļš, kas ved	Rīgas osta atrodas apdzīvotā vietā, kas rada problēmas ostas	Pērnavas osta atrodas blīvi apdzīvotā rajonā.

rada problēmas ostas intensīvai attīstībai.	apkārt apdzīvotās vietas centram, labāki ostas parametri, kas dod iespēju pieņemt kuģus ar lielāku ieģrimi garumu.	intensīvai attīstībai. Osta pašreiz attīsta infrastruktūru, ka attālina ostas darbību no pilsētas centra.	Kravu plūsmai izbūvēts apvedceļš.
Salacgrīvas ostā pastāv sezonālā problēmas, identiskas Skultes ostai.	Skultes ostā pastāv sezonālā problēmas, identiskas Salacgrīvas ostai.	Nav sezonālā problēmas.	Pērnavas ostā ir izteikta sezonālā problēma, taču valsts nodrošina ledlauža pakalpojumus, kas savukārt nodrošina ostas nepārtrauktu darbību.

2) izmaksas, finanses:

Salacgrīva	Skulte	Rīga	Pērnavā
Salacgrīvas ostas maksas ir vienādas ar Skultes ostu, un mazākas nekā Rīgas un Pērnavas ostās.	Skultes ostas maksas ir vienādas ar Salacgrīvas ostu.	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 kredītaistību, nepietiek savu resursu tālākai attīstībai.	Skultes osta finansiālās kapacitātes ziņā ir labākā situācijā nekā Salacgrīva, jo kravu apjoms ir 2 reizes lielāks.	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) akvatorija, hidrotehniskās būves:

Salacgrīva	Skulte	Rīga	Pērnavā
Ir fiziska/ģeoloģiska iespēja palielināt Salacgrīvas ostas (akvatorija) dziļumu. Izmaksas ir lielas. Smilšu sanes veidošanās identiska Pērnavas ostai (vidēja apjoma ikgadējais smilšu sanesums).	Ir fiziska/ģeoloģiska iespēja palielināt Skultes ostas (akvatorija) dziļumu. Smilšu sanes veidošanās mazāka nekā Salacgrīvas ostā, jo ir īsāks kuģu kanāls.	Akvatorija padziļināšanas problēma nav aktuāla.	Pērnavā ir sekls līcis, sekums stiepjās dziļi jūrā, līdz ar to akvatorija padziļināšanas izmaksas ir lielas. Smilšu sanes veidošanās identiska Salacgrīvas ostai.
Hidrotehniskās būves – moli ir sliktā stāvoklī.	Hidrotehniskās būves – piestātnes un moli ir	Hidrotehniskās būves – piestātnes un moli ir	Hidrotehniskās būves – piestātnes un moli ir

Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve.	labā stāvoklī (atjaunotas). Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve.	labā stāvoklī (atjaunotas). Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve.	labā stāvoklī (atjaunotas). Piestātnēm ir pietiekama jaudas rezerve.
--	---	---	---

4) paplašināšanās iespējas:

Salacgrīva	Skulte	Rīga	Pērnavā
Šobrīd trūkst kraujlūkumu platību. Salacgrīvas ostai ir iespēja paplašināties uz jūras zemju rēķina, jo ir ļoti sekla līča daļa blakus ostai. Nepieciešams padziļināt ostu un priekšostu, kas dotu iespēju palielināt apkalpojamo kuģu parametrus.	Šobrīd trūkst kraujlūkumu 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 ir apgrūtināta, jo osta atrodas blīvi apdzīvotā pilsētas teritorijā. Daļa ostas tiek pārcelta uz Krievu salu	Šobrīd kraujlūkumu platības ir pietiekamas. 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 kraujlūkumi būs attālināti no piestātnēm (palielināsies transporta izmaksas kraujlūkumu izmantotājiem).

10.5. Salacgrīvas ostas uzdevumi konkurētspējas palielināšanai

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.

10. 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
1. Nosaka ostas maksu un tarifu robežlīmeņus šā likuma 15.pantā minētajiem pakalpojumiem.	Šobrīd ostas maksu un tarifu līmeņus nosaka šādā kārtībā: <ul style="list-style-type: none"> ostas pārvaldnieks veic esošo ostas maksu un tarifu izvērtējumu (ņemot vērā ekonomisko situāciju un analizējot ostas konkurentu darbību); ostas pārvaldnieks sagatavo priekšlikumu par ostas maksu un tarifu maiņu; ostas pārvaldes valde izvērtē sagatavoto priekšlikumu un pieņem lēmumu par ostas maksu un tarifu maiņu; jaunās ostas maksas un tarifi tiek izsludināti LR normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā. 	Funkcijas izpilde – laba.	Tā kā ostas maksas un tarifi nav primārais faktors, kas ietekmē ostas ekonomisko attīstību, tad esošā funkcijas izpildes kārtība nav jāmaina. <u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u> <ul style="list-style-type: none"> ostas maksas un tarifu, kā arī zemes nomas maksas 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.

	Ostas maksas un tarifi tiek mainīti ar regularitāti vidēji 1 reizi 2-3 gados.		
2. Nosaka apsardzes un caurlaižu režīmu ostā.	<p>Lai noteiktu apsardzes un caurlaižu režīmu ostā, ostas drošības oficiari 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.</p> <p>Ostas pārvaldei nav apsardzes.</p> <p>Apsardzes/drošības režīma kontrole tiek veikta arī Latvijas Jūras administrācijas organizētajās pārbaudēs.</p>	Funkcijas izpilde – laba.	<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>
3. Savas kompetences ietvaros kontrolē ostas noteikumu ievērošanu.	Noteikumu, kas saistīti ar kuģošanas drošības prasībām, kontroli nodrošina ostas kapteinis un Jūras administrācija (skat. 2) funkcijas izpildi).	Funkcijas izpilde – laba.	Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama

	<p>Funkcijas izpildi attiecībā uz ienākošajiem kuģiem nodrošina ostas kapteinis, kurš:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; • pirms kuģu iziešanas pārliecinās par to iegrimes, sānsveres un kravas nostiprinājuma atbilstību prasībām; • seko ostas akvatorijas navigācijas zīmju darbībai. To bojājuma gadījumā ziņo ostas kapteinim - velkoņa kapteinim. <p>Kuģu ienākšanas brīdī to kontrolē komisija, kuras sastāvā bez robežsardzes un muitas dienestu pārstāvjiem.</p>		
--	---	--	--

<p>4. Savas kompetences ietvaros kontrolē ostas komercsabiedrību darbības atbilstību likumiem, Ministru kabineta normatīvajiem aktiem un attiecīgās ostas pārvaldes nolikumam.</p>	<p>Ostas komercsabiedrību darbības likumības kontroles iespējas ir ierobežotas, šobrīd tas notiek, izmantojot līgumu slēgšanas iespējas.</p> <p>„Likuma par ostām” 18. pants „Komercdarbības noteikumi ostā” nosaka: „Komercdarbība 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 komercdarbību ostā, ievēro priekšnoteikumu, ka komercsabiedrības dibinātājiem un dalībniekiem jābūt ar labu reputāciju un stabilu finansiālo stāvokli”.</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>Visu nepieciešamo informāciju par komercsabiedrībām ir iespējams saņemt no valsts iestāžu oficiālajām datu bāzēm.</p>
<p>5. Kontrolē ostas teritorijas aizsardzību pret piesārņojumu, nodrošina ostas teritorijā radušos piesārņojuma seku likvidēšanu, piedalās piesārņojuma seku likvidēšanā jūrā, organizē</p>	<p>Ostas pārvaldes izstrādā piesārņojuma likvidācijas plānu (sadarbībā ar Valsts vides dienestu). Šis plāns tiek regulāri aktivizēts.</p> <p>Piesārņojuma likvidācijas funkcijas uzņemas Valsts vides dienests.</p> <p>Valsts vides dienests:</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama</p>

<p>kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanu, kā arī izstrādā kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu ostās.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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; • izstrādā tipveida prasības un apstiprina darbības plānus neparedzēta piesārņojuma gadījumiem ostām, piestātnēm un termināliem, un apstiprina atkritumu apsaimniekošanas plānus ostām. <p>Ostas pārvalde piedalās procesā.</p>		
<p>6. Nodrošina ziemas navigāciju ostā.</p>	<p>Ziemas navigāciju ostas pārvaldes nodrošina savu ekonomisko iespēju robežās – pēc nepieciešamības izmantojot savus resursus (velkoni) vai nomājot nepieciešamo tehniku.</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>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.</p>
<p>7. Nosaka Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasību izpildi ostā un kontrolē ostas teritorijā izvietoto organizāciju darbību atbilstoši ostu</p>	<p>Skat 2) funkcijas izpildi.</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p>Funkcijas izpildes optimizācija nav nepieciešama.</p>

iekārtu aizsardzības plāniem.			
8. Pieņem lēmumu par atļauju uzsākt paredzēto darbību ostas teritorijā atbilstoši likumam "Par ietekmes uz vidi novērtējumu".	Visi projekti ostā tiek realizēti atbilstoši spēkā esošajai likumdošanai, kuras ietvaros Valsts vides dienests vai Vides pārraudzības birojs izstrādā nepieciešamos nosacījumus saskaņā ar likumu "Par ietekmi uz vidi novērtējumu".	Funkcijas izpilde nav novērtējama.	Tā kā funkcijas izpildi saskaņā ar spēkā esošo likumdošanu nosaka un kontrolē valsts institūcijas, šī funkcija ostas pārvaldē nav novērtējama, līdz ar ko 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.

„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 attīstības programmas projekts tiek izstrādāts, ņemot vērā pašvaldības attīstības dokumentus un teritorijas plānojumam.	Funkcijas izpilde – laba.	Salacgrīvas ostas attīstības programma tiek sagatavota saskaņā ar Latvijas ostu attīstības koncepciju 2014-2020, kas apstiprināta Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē 2015.gada 15.aprīlī, protokols Nr.3.

<p>2. Nodrošina Latvijas Ostu padomē akceptētās ostas attīstības programmas realizāciju.</p>	<p>Šobrīd ostas attīstības programma līdz 2025 gadam ir izstrādes stadijā, to nav apstiprinājusi ostas pārvaldes valde.</p> <p>Pēc programmas izstrādes, par tās realizāciju būs atbildīgs ostas pārvaldnieks.</p>	<p>Funkcijas izpilde nav novērtējama.</p>	<p>Funkcija tiek izpildīta iespēju robežās.</p>
<p>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 apsaimniekošanas rajonos, kā arī ar ostas darbību saistīto infrastruktūru.</p>	<p>Ostas pārvalde veic krastu nostiprinājumu, kuģu kanāla, akvatorija un navigācijas zīmju uzturēšanu tādā līmenī, cik atļauj ostas budžeta līdzekļi.</p> <p>Šobrīd ostas moli ir sliktā tehniskajā stāvoklī, taču ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekoša finansējuma, lai situāciju uzlabotu.</p> <p>Viena piestātne ir iznomāta komercsabiedrībai. Ostas pārvaldes līgumā noteiktajā kārtībā kontrolē šīs piestātnes uzturēšanu un apsaimniekošanu.</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>Funkcija tiek izpildīta iespēju robežās. Funkcijas izpilde augstākajā kvalitātē ir iespējama tikai gadījumā, kad ostai ir pietiekami finanšu resursi.</p> <p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • precīzi noteikt (vienojoties ar pašvaldību), kas ir „ar ostas darbību saistītā infrastruktūra”; • apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus hidrotehnisko būvju renovācijai un/vai pārbūvei; • izstrādāt projektu pieteikumus publiskā finansējuma piesaistei no ES un/vai Eiropas kopienas finansētajām programmām, ja šādas programmas būs pieejamas.
<p>4. Izstrādā un apstiprina ostas pārvaldes nolikumā noteiktajā kārtībā finanšu līdzekļu izlietojuma tāmes projektu nākamajam</p>	<p>Atbilstoši ostas pārvaldes nolikumam un LR normatīvo aktu prasībām ostas pārvaldnieks un grāmatvedis sagatavo finanšu līdzekļu izlietojuma tāmes projektu</p>	<p>Funkcijas izpilde – laba.</p>	<p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • lai uzlabotu budžeta veidošanas un izmaiņu procesu, izstrādāt iekšējo dokumentu kārtībai, kā, cik daudz un kādās pozīcijās var veikt atkāpes no apstiprinātā budžeta starp ostas valdes sēdēm, ja tāda nepieciešamība rodas.

<p>kalendārajam gadam un turpmākajiem pieciem gadiem un, ja nepieciešams, precizējumus iepriekšējā gadā iesniegtajā perspektīvajā finanšu līdzekļu izlietojuma tāmē.</p>	<p>vienam gadam. Ostas pārvaldes budžetu apstiprina ostas pārvaldes valde.</p> <p>Atskaites par budžeta izlietojumu 1 reizi ceturksnī sagatavo ostas pārvaldnieks, atskaites tiek iesniegtas ostas pārvaldes valdei, kura tās izskata un akceptē.</p> <p>Budžeta grozījumi tiek veikti 3 reizi gadā. Priekšlikumus budžeta grozījumiem izstrādā ostas pārvaldnieks, apstiprina ostas pārvaldes valde.</p> <p>Finanšu izlietojuma tāmes 5 gadiem netiek gatavotas. Pamatojums – straujās ekonomiskās situācijas izmaiņas rada prognozēšanas grūtības.</p>		
<p>5. Organizē ostas izbūvi un ar ostas darbību saistītās infrastruktūras izbūvi ostas teritorijā atbilstoši ostas attīstības programmai.</p>	<p>Jebkura ostas izbūve un attīstība notiek, ņemot vērā ostas finanšu iespējas. Ostas pārvalde sagatavo nepieciešamos dokumentu, t.sk. tehniskos projektu, to realizācijai nepieciešamo finansējumu sedzot no sava budžeta vai meklējot to ārpus sava budžeta.</p>	<p>Funkcijas izpilde nav novērtējama.</p>	<p><u>Iespējamie nākotnes uzdevumi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • precīzi noteikt (vienojoties ar pašvaldību), kas ir „ar ostas darbību saistītā infrastruktūra”; • teritorijas plānojumā iezīmēt tās ielas, kas ir vitāli nepieciešamas ostas darbības nodrošināšanai; • 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).

			<ul style="list-style-type: none"> • apzināt finansējuma avotus, ar kuru palīdzību būtu iespējams piesaistīt līdzekļus infrastruktūras un ostas izbūvei; • izstrādāt projektu pieteikumus publiskā finansējuma piesaistei no ES un/vai Eiropas kopienas finansētajām programmām, ja šādas programmas būs pieejamas.
6. Veic ostas pakalpojumu pieprasījuma un piedāvājuma izpēti.	<p>1 reizi mēnesī ostas pārvaldes no Satiksmes ministrijas saņem statistikas datus/informāciju par tirgus un nozares stāvokli.</p> <p>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.</p> <p>Ar šīs analīzes rezultātiem tiek iepazīstināta ostas pārvaldes valde. Pamatojoties uz ostas pārvaldnieka sniegto informāciju, ostas valde pieņem lēmumu.</p>	Funkcijas izpilde – apmierinoša.	<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"> • izstrādāt rīcības modeli ekonomiskās krīzes konstatācijas gadījumā.

<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"> • kuģu aģentūrām; • nomniekiem (zemes, infrastruktūras objektu). <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"> • pēc ostas attīstības programmas apstiprināšanas, ievietot to ostas pārvaldes mājas lapā, 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.
<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>
<p>9. nodrošina tās īpašumā esošās vai valdījumā nodotās infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, kā arī piedalās ar ostas darbību saistītās infrastruktūras attīstīšanā.</p>	<p>skat. 3), 5) un 7) funkcijas izpildi</p>	<p>Funkcijas izpilde – apmierinoša.</p>	<p>skat. 3), 5) un 7) funkcijas uzdevumus</p>

<p>10. Nodrošina ostas maksas un nomas (īres) maksas iekasēšanu.</p>	<p>Šobrīd ostas pārvalde slēdz līgumus ar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aģentūrām, kuras uzņemas atbildību par to, ka kuģis aizejot no ostas samaksā noteikto ostas maksu; • nomniekiem (zemes, infrastruktūras objektu), kas maksā līgumos atrunātu nomas maksu. <p>Lai nodrošinātu līgumu nosacījumu izpildi ostas pārvaldes grāmatvedis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • veic regulāru maksājumu apjoma aprēķināšanu (pamatojoties uz aģentūru iesniegtajiem datiem), t.sk. datu salīdzināšanu, saskaņošanu un pārrēķinu; • izraksta rēķinus aģentūrām un nomniekiem saskaņā ar LR normatīvo aktu prasībām, noslēgtajiem līgumiem un ostas pārvaldes valdes noteiktajiem tarifiem. <p>Grāmatvedis darbā izmanto specializētu programmatūru.</p>	<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>
--	---	----------------------------------	---

Secinājumi:

1. „Likuma par ostām” 7. pantā. „Ostas pārvaldes funkcijas” ostas pārvaldei noteikto **privāto tiesību subjekta** funkciju izpilde uzskatāma par apmierinošu.

2. Iespējamie uzdevumi funkciju izpildes uzlabošanai:

- pēc ostas attīstības programmas apstiprināšanas ievietot to Salacgrīvas ostas pārvaldes mājas lapā, 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 pārbūvei un/vai izbūvei, 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, ja šādas programmas būs pieejamas;
- lai uzlabotu budžeta veidošanas un izmaiņu procesu, izstrādāt iekšējo dokumentu kārtībai, kā, cik daudz un kādās pozīcijās var veikt atkāpes no apstiprinātā budžeta starp ostas valdes sēdēm, ja tāda nepieciešamība rodas;
- izstrādāt rīcības modeļus ekonomiskās krīzes konstatācijas gadījumā.

11.SVID analīze, ostas attīstības virzieni

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

- stiprās puses saistītas ar ostas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un atrašanos tuvu kravu baseinam;
- 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.15. Salacgrīvas ostas SVID analīze

Stiprās puses	Vājās puses
<ul style="list-style-type: none"> • Osta atrodas izdevīgā ģeogrāfiskajā stāvoklī (starp nozīmīgām divu valstu – Latvijas un Igaunijas ostām). • Osta atrodas tuvu kravu baseinam ar iespēju ilgtermiņā un noturīgi organizēt dažādu kravu piesaisti. • Ostas infrastruktūra nodrošina minimālās prasības, lai apkalpotu līdz 115 m garus kuģus ar iegrimi līdz 5,6 m. • Piestātņu jauda ir pietiekoša esošajam kravu apjomam, izmantojamo 2 piestātņu (Nr.1 un Nr.4.) aprēķinātā jauda ir 900 tūkst. t kravu gadā. • Ārpakalpojumu izmantošanas iespējas ļauj ostai elastīgi pielāgoties tehniskām izmaiņām nepieciešamības gadījumā. • Ostas pārvalde spēj nodrošināt „Likumā par ostām” noteiktās valsts pārvaldes funkcijas. • Ostas pārvaldes organizatoriskā struktūra ir vienkārša, ļauj ātri pieņemt lēmumus. • Ostas pārvaldes personāls spēj kvalitatīvi veikt uzstādītos uzdevumus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konkurējošā mazā osta – Skulte izvietota ģeogrāfiski identiski • Ostas darbību ietekmē sezonālitate. • Hidrotehniskās būves (moli) ir fiziski nolietotojušies, Dienvidu mols ir avārijas stāvoklī, kas veicina sanešu veidošanos kuģu ceļā un ostas akvatorijā, kas savukārt ierobežo ostā ienākošo kuģu iegrimi. • Sanešu veidošanās kuģu ceļā un ostas akvatorijā regulāri prasa ievērojamus līdzekļus padziļināšanas darbiem. • Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekamu resursu, lai piesaistītu ārpakalpojumus hidrotehnisko būvju remontam (u.c. liela apjoma darbiem). • Ostas pārvaldē nav izstrādāta personāla aizvietošanas sistēma, t.i., ir radusies situācija, ka atsevišķi speciālisti ir neaizvietojami.
Iespējas	Draudi
<ul style="list-style-type: none"> • Iespēja paplašināt saimnieciskās darbības teritoriju – paplašināt ostas sauszemes teritoriju (varēs izveidot lielus 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepietiekami kraujlaukumi un noliktavu platības ostas teritorijā, kas, turpinoties attīstībai, sāks apdraudēt ostas apgrozījuma

<p>kraujlaukumus, noliktavas, specializētas būves).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iespēja piesaistīt papildus kravu apjomus un pārvadātājus no Igaunijas, ja tiks piedāvāta atbilstoša infrastruktūra (kraujlaukumi, piestātnes, ostas dziļumi). • Iespēja ostas attīstībā izmantot publisko finansējumu Eiropas Savienības un Eiropas kopienas finansēto programmu ietvaros. • Ostas pārvalde ir stratēģiski gatava attīstības uzdevumu realizācijai, Ostas attīstības programma definē attīstības virzienus. • Rail Baltic būvniecība – tās laikā var būt nepieciešams izmantot ostu celtniecības materiālu piegādei. • Rail Baltic – iespējamā kravu plūsma. 	<p>un finanšu ieņēmumu rādītāju pieaugumu tam nepieciešamā apjomā.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekama finansējuma liela apjoma darbu realizēšanai, ekonomiskā situācija uzrāda negatīvas tendences, līdz ar to šādu līdzekļu pieplūdums ir grūti prognozēt. • Neveicot investīcijas kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcijā, var rasties problēmas ar kuģošanas drošību un kuģu ceļa dziļumu, kā rezultātā kravu apgrozījums var samazināties, kas būs saistīts ar ostas ierobežotajām jaudām. • 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 – kredītiestādes. • Ostas pārvaldes rīcībā nav pietiekamas kapacitātes publiskā finansējuma piesaistei. • Ostas ekonomiskā attīstība ir tieši atkarīga no tirgus situācijas un politiskās situācijas valstī, kā arī konkurentu darbības. • Zivrupniecības un apaļkoksnes eksports, kas savulaik bija pamats ostas attīstībai, patreiz zaudē sava realizācijas apjoma īpatsvaru.
---	---

Kopumā Salacgrīvas ostas attīstības ilgtermiņa mērķis, kas būtu sasniedzams ilgākā laika periodā ir Salacgrīvas pilsētas un novada kļūšana par patstāvīgi funkcionējošu reģionālās ekonomikas un sociālās aktivitātes centru, kas nodrošina harmonisku Latvijas piekrastes reģionu attīstību.

Mērķu veiksmīgu sasniegšanu raksturojošie rādītāji:

- investīciju pieaugums;
- zivju produkcijas pārkraušanas apjomu pieaugums;
- darbavietu skaita pieaugums;
- jaunu uzņēmējdarbību veidošanās;
- eksporta un importa kravu apgrozības pieaugums;

- ienākošo kuģu skaits;
- tūristu jahtu apmeklējumu skaits.

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

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

Latvijas Ostu Attīstības programmā 2014.-2020.gadam (turpmāk – LOAP) minēts, ka mērķis ir uzturēt un saglabāt augsti attīstītas, starptautiskajiem standartiem atbilstošas Latvijas ostas, kuras ar veiksmīgu darbību ir iekļāvušās vienotajos transkontinentālos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, palielinot apstrādājamo kravu apjomus un nodrošinot augstas kvalitātes pasažieru apkalpošanu, kā ietvaros ir minēti šādi (bet ne tikai) darbības virzieni:

1. Veicināt augstākas pievienotās vērtības pakalpojumu sniegšanu (t.sk. kravu pārkraušanu) un jaunu darbavietu radīšanu, kā arī labvēlīgu nosacījumu radīšanu rūpniecības attīstībai ostu industriālajās zonās;
2. Nodrošināt Latvijas ostu attīstību atbilstoši mūsdienu drošības un vides aizsardzības prasībām, kā arī maksimāli draudzīgu pilsētu iedzīvotājiem, kuri dzīvo ostām pieguļošajās teritorijās;
3. Nodrošināt investīcijas mazo ostu infrastruktūras attīstībā, tādējādi veicinot pārkrauto kravu (tajā skaitā zivju) apgrozījuma pieaugumu caur ostām un apkārtējo reģionu ekonomisko attīstību (sakārtoti ceļi, radītas jaunas darbavietas, tūrisms, zvejniecība), u.c.

Šīs programma ietvaros tiek minēti šādi (bet ne tikai) rezultāti, kas būtu jāsasniedz:

- Ostu pārvaldes savas kompetences robežās ir nodrošinājušas nepieciešamo infrastruktūru un apstākļus, lai palielinātos augstākas pievienotās vērtības kravu apstrādes apjomi, un plašāks pakalpojumu klāsts šādu kravu apkalpošanai;
- Jaunu uzņēmumu izveidošanās un darbavietu skaita palielināšanās, veicot ieguldījumus rūpniecisko zonu attīstībā, brīvostu un speciālo ekonomisko zonu teritorijās;
- Attīstīta piekrastes teritorija, tajā skaitā arī tūrismam (jahtu apkope, uzglabāšana), veicot ostu publiskās infrastruktūras sakārtošanu.

12. Plānotie programmas rezultāti un programmas rezultātu sasniegšanas rādītāji

Plānotie programmas rezultāti	Programmas rezultātu sasniegšanas rādītāji	Rādītāju indikatori periodam līdz 2025.gadam
Palielinās Salacgrīvas ostas konkurētspēja Baltijas jūras reģionā	<p>Apkalpoto kuģu skaits</p> <p>Ostas maksas</p> <p>Apkalpoto klientu (pārvadātāju) un sadarbības partneru skaits</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Palielinās apkalpoto kuģu skaits (attiecībā pret 2014.gada līmeni) • Ostas maksas ir līdzīgas kā konkurējošās ostās – Skultē, Rīgā, Pērnavā • Palielinās apkalpoto klientu un sadarbības partneru skaits (attiecībā pret 2014.gada līmeni)
Ostas darbība nodrošina ekonomisko un finansiālo stabilitāti	<p>Gada neto apgrozījums (EUR)</p> <p>Ostas pārvaldes kredītsaistību apjoms</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ostas neto apgrozījums palielinās (attiecībā pret 2014.gada līmeni) ar vismaz tādu palielinājuma intensitāti, kas atbilst IKP pieaugumam • Ostas pārvaldes kredītsaistību apjoms samazinās, ievērojot kredītligumos noteiktos apjomus
<p>Ostas infrastruktūra spēj nodrošināt ostas darbības apjomu pieaugumu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kuģu skaita pieaugumu • kravu dažādību • kravu apjoma pieaugumu 	<p>Apkalpoto kuģu skaits</p> <p>Pārkrauto kravu apjoms</p> <p>Izmantoto kraujlaukumu platība</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Palielinās apkalpoto kuģu skaits (attiecībā pret 2014.gada līmeni) • Palielinās kravu plūsma (pārkrautās t gadā) (attiecībā pret 2014.gada līmeni) • izmantoto kraujlaukumu platība palielinās (attiecībā pret 2014.gada līmeni)
Uzlabota ostas pārvaldes institucionālā kapacitāte	Apmācīto darbinieku skaits	<ul style="list-style-type: none"> • Ostas pārvaldes darbinieki apmācīti projektu vadībā (vismaz 2 darbinieki) • Ostas pārvaldes darbinieki apmācīti mārketingā un komunikācijā (vismaz 1 darbinieks)

13. Galvenie uzdevumi programmas rezultātu sasniegšanai

Identificēti 8 galvenie uzdevumi programmas rezultātu sasniegšanai.

Plānotie programmas rezultāti	Galvenie uzdevumi	Uzdevumu saturs
Palielinās Salacgrīvas ostas konkurētspēja Baltijas jūras reģionā	Esošo hidrotehnisko būvju- Ziemeļu un Dienvidu molu pārbūve.	Pārbūvējot esošo molus Salacgrīvas ostā, tiek samazināta kuģa kanāla un ostas akvatorijas aizsērēšana, ietaupot finanšu līdzekļus citu aktivitāšu veikšanai. Tiek nodrošināta iespēja paplašināt ostas sauszemes daļas aiz esošajiem moliem. Tiek palielināt kuģošanas drošība.
	Navigācijas iekārtu modernizācija	Kuģošanas drošības palielināšana.
	Salacgrīvas ostas sauszemes daļas paplašināšana	Ostas sauszemes teritorijas paplašināšana ir iespējama veicot grunts uzbēršanu jūras sekļajā daļā, kas atrodas blakus esošajai Salacgrīvas ostas sauszemes teritorijai upes labajā un kreisajā krastā aiz Dienvidu un Ziemeļu moliem. Paplašinot teritorijas, jāveic jauno teritoriju nostiprināšana no jūras puses, kas dienvidu daļā ir jauna Dienvidu mola celtniecība, ziemeļu daļā ir krasta stiprinājums.
	Jauniegūtās ostas teritorijas iekārtošana	Jauniegūtajā sauszemes teritorijās aiz Dienvidu mola un Ziemeļu mola paredzēts izveidot jaunus, asfaltētus kraujlaukumus, izbūvēt jaunas kuģu piestātnes. Teritorijās iespējams attīstīt noliktavu,

		rūpniecības un loģistikas pakalpojumus.
Ostas darbība nodrošina ekonomisko un finansiālo stabilitāti	Ostas darbības veidu diversifikācija, tai skaitā tradicionālo darbības veidu saglabāšana ostā	Veikt vecās piestātnes (zvejas kuģu piestātnes Nr.3) pārbūvi ar mērķi nodrošināt drošu zvejas kuģu apkalpošanu.
Ostas infrastruktūra spēj nodrošināt ostas darbības apjomu pieaugumu: <ul style="list-style-type: none"> • kuģu skaita pieaugumu • kravu dažādību • kravu apjoma pieaugumu 	Ostas akvatorija tehnisko parametru uzlabošana	Veikt Salacgrīvas ostas akvatorijas gultnes padziļināšanu, lai nodrošinātu jaunuzbūvētās kuģu piestātnes efektīvu darbu un spēju pieņemt lielāku parametru kuģus.
Jahtu ostas administrācijas un servisa telpu izbūve, un jahtu tūrisma attīstība	Pasākumu īstenošana ostas un jahtu ostas pārvaldes administrācijas ēkas izbūvei un jahtu tūrisma attīstībai.	Izbūvēt ostas un jahtu ostas administrācijas ēku, kas vienlaicīgi kalpos kā visas ostas (t.sk. jahtu ostas) administrācijas un servisa telpas.
Uzlabota ostas pārvaldes institucionālā kapacitāte	Pasākumu īstenošana Salacgrīvas ostas pārvaldes institucionālās kapacitātes palielināšanai, tai skaitā darbinieku apmācība	Veikt darbinieku apmācību, lai nodrošinātu jauno ostas pakalpojumu izmantošanas/piedāvāšanas kvalitāti.

Jebkuri no identificētajiem galvenajiem uzdevumiem ir izpildāmi pie nosacījuma, ka ostas pārvaldei pieejamās finansiālās iespējas nodrošina tā realizāciju.

Identificētie galvenie uzdevumi neizslēdz iespēju, ka Salacgrīvas ostas valde programmas laikā atbilstoši tā brīža situācijai un finansiālajām iespējām atceļ šos uzdevumus, vai atzīs par prioritāri realizējamiem citus uzdevumus, vai kāda uzdevuma komponenti atsevišķi.

14. Uzdevumiem atbilstošs esošā un papildus nepieciešamā finansējuma plānojums

Turpmāk uzdevumi sakārtoti loģiskā veikšanas secībā, taču jebkurš no tiem var tikt atzīs par prioritāru, ņemot vērā to, ka uzdevumu veikšanai pieejamais instruments ir gan ostas pārvaldes (OP), privātā un publisko fondu finansējums, kurš tiek piešķirts atklāto konkursu kārtībā.

Uzdevumi un aktivitātes	Daudzums	Mērv.	Kopējās indikatīvās izmaksas EUR	Piezīmes/ iespējamais finansējuma avots	T.sk. indikatīvais nepieciešamais līdzfinansējums EUR (procenti no kopējām attiecināmajām izmaksām)
1. Hidrotehnisko būvju rekonstrukcija.					
1.1. Ziemeļu mola rekonstrukcija	600	m	1 000 000	OP, ES fondi	15-100%
1.2. Dienvidu mola rekonstrukcija	250	m	2 000 000	OP, ES fondi	15-100%
1.3. Zvejas piestātnes Nr.3 rekonstrukcija	157	m	1 900 000	EJZF, OP	10%
1.4. Piestātnes Nr.2 rekonstrukcija	145	m	1 500 000	OP, Es fondi	15-100%
2. Navigācijas iekārtas					
2.1. Navigācijas zīmju modernizācija	16	gab.	110 000	ERAF, Interreg, OP	15%
2.2. Kuivižu osts vadlīnijas rekonstrukcija	1	gab.	40 000	ERAF, Interreg, OP	15%
3. Jahtu osta					
3.1. Jahtu ostas administrācijas un servisa ēka	1	gab.	400 000	ERAF, Interreg, OP	15%
4. Peldošie līdzekļi					
4.1. Palīglaivas iegāde	1	gab.	20 000	ERAF, Interreg, OP	15-100%
<i>Plānotie pasākumi, kuri var tikt realizēti pie nosacījuma, ja ir ekonomisks pamats to realizācijai.</i>					
5. Salacgrīvas ostas sauszemes daļas paplašināšana, jaunu mola, piestātnes būvniecība					
5.1. Krasta nostiprinājums aiz Ziemeļu mola jauno laukumu ierobežošanai	800	m	Apjomi un lielumi ir aptuveni, izmaksas un finansējuma avoti nav apzināti.		
5.2. Grunts uzbēršana	400 000	m ³			
5.3. Jauna Dienvidu mola izbūve	670	m			
5.4. Teritorijas paplašināšana starp jauno Dienvidu molu un rekonstruēto Dienvidu molu.	200 000	m			
5.5. Akvatorijas un kuģu kanāla padziļināšana	350 000	m ²			
5.6. Jaunas piestātne kreisajā upes pusē.	100-130	m			
5.7. Jauna piestātnes labajā upes pusē	100-130	m			

Jebkuri pasākumi un aktivitātes var tikt īstenoti pie nosacījuma, ja ir finanses to veikšanai. Ostas valde, ņemot vērā novada, Eiropas un pasaules ekonomisko, kā arī kopējo ģeopolitiskā situāciju, var papildināt, atcelt kopumā vai daļēji, vai mainīt plānoto uzdevumu un aktivitāšu sarakstu.

15. Par uzdevuma izpildi atbildīgās institūcijas

Atbilstoši likumam „Par ostām” un Salacgrīvas ostas pārvaldes nolikumam, kā arī citiem normatīvajiem aktiem, par uzdevumu izpildi atbildīgā institūcijas savas kompetences robežās ir Salacgrīvas ostas valde, Salacgrīvas ostas pārvaldnieks un Salacgrīvas ostas pārvaldes darbinieki.

Programmas ieviešanas kontekstā, atbildīgās institūcijas ir šādas:

1. Salacgrīvas ostas valde ir atbildīga par:

- 1.1. Salacgrīvas ostas attīstības programmas ieviešanas uzraudzību un, ja tas ir nepieciešams ostas attīstības veicināšanai, programmas izmaiņu vai jaunas redakcijas apstiprināšanu;
- 1.2. programmas aktivitāšu ieviešanai nepieciešamā finansējuma apjoma un finansējuma avotu apstiprināšanu, nepieciešamības gadījumā iesniedzot priekšlikumus valsts vai pašvaldības institūcijām, vai Latvijas Ostu padomei par Salacgrīvas ostai nepieciešamajām investīcijām;
- 1.3. līgumu slēgšanu, kas nepieciešami programmas ieviešanai, ja līguma summa pārsniedz 15000 EUR vai līguma darbības laiks pārsniedz 2 gadu, (ar atsevišķiem izņēmumiem), kā arī nosaka līguma summas apmēru un līguma darbības laiku;
- 1.4. citu ar ostas darbību saistītu jautājumu izlemšanu, kas saistīti ar programmas realizāciju atbilstoši spēkā esošo normatīvo aktu prasībām.

2. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks ir atbildīgs par:

- 2.1. Salacgrīvas ostas valdes pieņemto lēmumu izpildes nodrošināšanu;
- 2.2. Salacgrīvas ostas attīstības programmas izmaiņu vai jaunas redakcijas sagatavošanu un iesniegšanu apstiprināšanai ostas valdē;
- 2.3. programmā paredzēto aktivitāšu ieviešanas organizēšanu;
- 2.4. programmas uzraudzībai un Salacgrīvas ostas attīstības novērtēšanai nepieciešamās informācijas sagatavošanas organizēšanu, tai skaitā pieprasīt un saņemt no Salacgrīvas ostas teritorijā esošajām komercsabiedrībām un komersantiem Salacgrīvas ostas valdes noteiktajā apjomā un termiņos informāciju, kas saistīta ar ostas maksām, pakalpojumiem, kravu apjomiem un nomenklatūru;
- 2.5. konkrētu, Salacgrīvas ostas attīstības programmā definēto mērķu sasniegšanai paredzētu, projektu ieviešanu, tai skaitā ieviešanas vadību, ja Salacgrīvas ostas valde nelemj citādāk;

- 2.6. Salacgrīvas ostas valdes sēdes sasaukšanu ārkārtas situācijas izveidošanās gadījumā:
 - 2.6.1. ostas saimnieciskā darbības indikatori uzrāda būtiskas atkāpes no ostas veiksmīgai darbībai minimāli nepieciešamajiem;
 - 2.6.2. nedefinētu aktivitāšu iekļaušanai programmā, ja tas nepieciešams finansējuma piesaistei šīs aktivitātes realizācijai.
 - 2.6.3. konkrētu ar programmas aktivitātēm saistītu un uzsāktu projektu veiksmīga ieviešana ir būtiski apgrūtināta vai apdraudēta;
 - 2.7. līgumu slēgšanu atbilstoši kompetencei par summu, kas nepārsniedz 15000 EUR vai līguma darbības laiks nepārsniedz 2 gadu (ar atsevišķiem izņēmumiem);
3. Salacgrīvas ostas pārvaldes darbinieki ir atbildīgi par:
 - 3.1. programmas ieviešanu atbilstoši darba līguma nosacījumiem un amata aprakstam, ja konkrētu, Salacgrīvas ostas attīstības programmā definēto mērķu sasniegšanai paredzētu, projektu ieviešanai nav slēgtas papildus vienošanās ar darba devēju.

16. Atskaitīšanās un novērtēšanas kārtība. Programmas ieviešanas uzraudzība

Programmā noteiktā atskaitīšanās un novērtēšanas kārtība nodrošina tās ieviešanas efektivitāti, caurskatāmību un ilgtspēju, kas tiek panākts ar regulāru programmas ieviešanas gaitas uzraudzību.

Uzraudzība šīs programmas izpratnē ir ilgtermiņa novērošanas, analīzes un prognozēšanas sistēma, kas tiek radīta, lai iegūtu informāciju par programmas īstenošanu un izmaiņām, kas radušās ietekmējošo faktoru vai dabīgo procesu ietekmē.

Uzraudzības mērķi ir:

1. Uzlabot lēmumu pieņemšanu un to atbilstību normatīvo aktu prasībām;
2. Uzlabot resursu izmantošanu;
3. Nodrošināt programmas ieviešanas un atsevišķu projektu realizācijas atklātumu, tas ir - atklāts, saprotams, nepārprotams.

Uzraudzības uzdevumi ir:

1. Izvērtēt programmas ieviešanu kopumā, tās uzdevumu, aktivitāšu un ar aktivitāšu ieviešanu saistītu projektu īstenošanu;
2. Identificēt radušās problēmas;
3. Sagatavot priekšlikumus programmas korekcijām.

Salacgrīvas ostas attīstības programmas uzraudzība ir līdzeklis Salacgrīvas ostas attīstības nepārtrauktai un pēctecīgai plānošanai, nodrošinot ilgtspējīgas attīstības principu ievērošanu: īstenot projektu un aktivitāšu efektivitātes novērtēšanu izvirzīto uzdevumu un mērķu sasniegšanā; problēmu identifikācija un nepieciešamo korekciju ieviešana programmā definēto mērķu un uzdevumu sekmīgai īstenošanai, pielietojot konkrētus realizācijas instrumentus.

Uzraudzība šīs programmas izpratnē apskata laika un aktivitāšu plāna izpildi, ieguldījumu, budžetu, iegūtos produktus/pakalpojumus un programmas ieviešanas panākumus gan īstermiņa, gan ilgtermiņā. Programmas uzraudzības procesā tiek vērtēta īstenoto pasākumu saistība ar programmu, lietderība, ietekme un ilgtspēja no Salacgrīvas ostas kopējā attīstības viedokļa.

Uzraudzības procesa organizācija, vadība un atbildība.

Programmu apstiprina un uzraudzības procesu vada Salacgrīvas ostas valde. Procesu īsteno Salacgrīvas ostas pārvaldnieks un Salacgrīvas ostas pārvaldes darbinieki (turpmāk – Salacgrīvas ostas pārvalde), kuri vienlaicīgi ar gada pārskata sagatavošanu sagatavo uzraudzības ziņojumu.

Uzraudzības ziņojumā ir sekojošas sadaļas:

1. Programmas, tajā definēto mērķu, uzdevumu, aktivitāšu un ar aktivitātēm saistītu atsevišķu projektu īstenošanas gaitas un veikto pasākumu izvērtējums;
2. Radušos problēmu identifikācija (cēloņi, iespējamās sekas) un priekšlikumi to novēršanai;

3. Priekšlikumi programmas korekcijām, ja tādas nepieciešami.

Uzraudzības ziņojumu apstiprina Salacgrīvas ostas valde.

Jauno ostas attīstības programmas redakciju apstiprina Salacgrīvas ostas pārvalde un nosūta apstiprināto dokumentu Salacgrīvas novada domei.

Attiecībā uz programmu Salacgrīvas ostas pārvaldes galvenais uzdevums ir nodrošināt sekmīgu programmas realizāciju un tās atbilstību esošai situācijai, attīstības tendencēm un LR normatīvo aktu prasībām.

Salacgrīvas ostas pārvaldes uzdevumi attiecībā uz programmas uzraudzību ir:

1. Novērtēt un kontrolēt spēkā esošās programmas realizāciju, konstatēt novirzes no šīs programmas un noteikt to iemeslus;
2. Apkopot informāciju (statistisko, analītisko, subjektīvo, citu), kas raksturo attīstības tendences reģionā, Latvijā un, nepieciešamības gadījumā, arī lielākā teritorijā. Veikt vai organizēt attīstības tendenču analīzi, ja tas nepieciešams programmas ieviešanas uzraudzības nodrošināšanai;
3. Noskaidrot mērķa grupu (uzņēmēji, nevalstiskās organizācijas, valsts un pašvaldības institūcijas, citi) intereses un viedokli par pašreizējo programmu un tās realizācijas gaitu;
4. Veikt programmā formulēto aktivitāšu, pasākumu, uzdevumu un mērķu sasniegšanas efektivitātes analīzi;
5. Pamatojoties uz veikto analīzi, saņemto atgriezenisko saiti izstrādāt jaunu (korigētu) programmas redakciju (ja tāda nepieciešama), atbilstoši jaunajai situācijai, iekšējiem un ārējiem ietekmējošiem faktoriem, pieejamiem resursiem un instrumentiem;
6. Organizēt saskaņošanas procesu jaunai programmas redakcijai.