



# Rīgas brīvostas Attīstības programma



*BMT Transport Solutions GmbH*

*SIA "NK konsultāciju birojs"*

*Pasūtītājs: Rīgas brīvostas pārvalde*

## Saturs

Saīsinājumu saraksts .....	7
1. Attīstības programmas (1996-2010) izpilde .....	9
2. Situācijas raksturojums ostā .....	9
2.1. Fizioģeogrāfiskā situācija .....	9
2.2. Sasaiste ar starptautiskajiem transporta koridoriem. ....	10
2.3. Plānošanas ietvars .....	13
2.3.1. Eiropas Savienība .....	13
2.3.2. Latvija .....	13
2.3.3. Rīgas pilsēta .....	14
2.4. Administratīvais ietvars .....	14
2.4.1. RBP struktūra un funkcijas .....	14
2.4.2. Kvalitātes vadība .....	15
2.4.3. Nekustamā īpašuma pārvaldība/apsaimniekošana .....	15
2.4.4. Brīvās zonas režīms .....	15
2.5. Ostas ūdens un sauszemes infrastruktūra .....	16
2.5.1. Hidrotehniskās būves .....	16
2.5.2. Brīvostas sauszemes teritorijas izmantošanas struktūra .....	17
2.5.3. Pasažieru kuģu apkalpošanas infrastruktūra .....	18
2.5.4. Sasaiste ar sauszemes transporta tīklu .....	18
2.6. Ostas darbības rādītāji .....	19
2.6.1. Jūras kravu apgrozījums .....	19
2.6.2. Pasažieru pārvadājumi .....	21
2.6.3. Ostā apkalpoto kuģu skaits un bruto tonnāža .....	21
2.6.4. Regulārās kuģošanas līnijas .....	23
2.7. Ostas darbības finansiālie aspekti .....	23
2.7.1. Ostas pārvaldes ieņēmumi .....	23
2.7.2. Ostas pārvaldes izdevumi .....	23
2.8. Ostas drošība un aizsardzība .....	24
2.8.1. Kuģošanas drošība .....	24
2.8.2. Ostas termināļu drošība .....	24
2.9. Vide .....	25
2.10. Osta un sabiedrība .....	25
2.10.1. Līdzdalība starptautiskajās organizācijās .....	25
2.10.2. Darbība projektos .....	25
2.10.3. Ostas tēls .....	25
3. Ārējās vides raksturojums .....	27
3.1. Makroekonomiskās situācijas ietekme uz ostas darbību .....	27

3.1.1.	Rīgas brīvostas ģeogrāfiskais konteksts.....	28
3.1.2.	Makroekonomiskās attīstības tendences reģionā.....	29
3.1.3.	Rīgas brīvostas ģeogrāfiskās darbības areāls.....	30
3.1.4.	Tranzīta sektora attīstība.....	31
3.1.5.	Nozīmīgākās Rīgas brīvostas kravu grupas un nākotnes iespējas.....	32
3.2.	Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas jūras pārvadājumu tirgus .....	33
3.2.1.	Ostu raksturojums un to attīstības plāni .....	34
3.2.2.	Kravu apgrozījums .....	35
3.2.3.	Rīgas brīvosta salīdzinājumā ar citām ostām.....	39
4.	Kravu apgrozījuma prognozes un attīstības scenāriji.....	41
4.1.	Kravu apgrozījuma attīstības scenāriji.....	41
4.1.1.	Kopējā kravu apgrozījuma prognoze .....	41
4.1.2.	Beramkravu apgrozījuma prognozes.....	42
4.1.3.	Lejamkravu apgrozījuma prognozes.....	43
4.1.4.	Ģenerālkravu apgrozījuma prognozes.....	44
4.1.5.	Konteineru apgrozījuma prognozes .....	45
4.1.6.	RoRo apgrozījuma prognozes .....	46
4.1.7.	RoPax un kruīza kuģu / pasažieru skaita prognozes .....	47
4.2.	Attīstības scenāriji .....	49
4.3.	Indikatīvās satiksmes intensitātes prognozes .....	51
4.3.1.	Ienākošo kuģu satiksmes prognoze.....	51
4.3.2.	Kravas autotransporta satiksmes intensitātes prognoze .....	52
4.3.3.	Dzelzceļa satiksmes intensitātes prognoze .....	52
4.3.4.	Satiksmes intensitātes rādītāju prognozes dažādās ostas teritorijas daļās .....	53
4.4.	Finanšu plūsmas prognozes.....	54
4.4.1.	Metodoloģija .....	54
4.4.2.	Ostas maksu ieņēmumi prognozētajiem scenārijiem.....	54
5.	Stipro pušu, vājo pušu, iespēju un draudu analīze.....	56
6.	Ostas attīstības stratēģija.....	62
6.1.	Rīgas brīvostas vīzija un misija.....	62
6.1.1.	Vīzija .....	62
6.1.2.	Misija .....	62
6.2.	Attīstības stratēģija.....	62
6.2.1.	Pamatprincipi .....	62
6.2.2.	Mērķi .....	63
6.2.3.	Rezultatīvo rādītāju prioritātes un ieviešanas laiks .....	67
7.	Stratēģiskais rīcības plāns .....	75
7.1.	Ostas pārvaldība .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

7.2.	Tarifu politika un finanšu vadība .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.3.	Ostas pieejas infrastruktūras attīstība.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.4.	Ostas termināļu attīstība .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.5.	Kuģošanas drošība.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.6.	Ostas drošība un aizsardzība .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.7.	Vides Aizsardzība .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.8.	Osta kā sociāli atbildīga organizācija .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.9.	Mārketinga Stratēģija .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
7.10.	Institucionālā kapacitāte .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
8.	Attīstības programmas finanšu analīze .....	76
8.1.	Ostas kopējās attīstības izmaksu un ieguvumu analīze .....	76
8.1.1.	Metodoloģija un būtiskākie pieņēmumi.....	76
8.1.2.	Attīstības scenāriju finanšu prognozes .....	77
8.2.	Ostas attīstības finansēšana .....	79
8.2.1.	Finansēšana – Bāzes scenārijs .....	79
8.2.2.	Finansēšana – Optimistiskais un pesimistiskais scenārijs .....	80
8.3.	Jūtīguma un riska analīze.....	81
8.3.1.	Ekonomikas riski .....	81
8.3.2.	Projektu realizēšanas risks.....	82
8.3.3.	Darbības riski .....	82
8.3.4.	Politiskie un tiesiskie riski .....	82
8.3.5.	Risku matrica .....	82
9.	Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam .....	84
	Pielikumi.....	86
	Pielikums Nr.1 – Kravu plūsmas matrica .....	86
	Pielikums Nr.2 – Infrastruktūras attīstības plāni Rīgas pilsētā.....	88
	Pielikums Nr.3 – Plānotie un apstiprinātie dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras projekti saistībā ar Rīgas brīvostas attīstību .....	90
	Pielikums Nr.4 – Informācija par Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām .....	96
	Pielikums Nr.5 - Tehniskie pieņēmumi kravu apgrozījuma prognožu scenāriju izstrādē.....	99
	Pielikums Nr.6 - Indikatīvā transporta intensitātes prognoze .....	101
	Pielikums Nr.7 - Stratēģiskie vides aizsardzības pasākumi .....	105
	Pielikums Nr.8 - Detalizācijas Rīgas brīvostas attīstības teritorijām .....	108
	Saraksti .....	109
	Attēlu saraksts .....	109
	Diagrammu saraksts .....	109
	Tabulu saraksts .....	111



## Saīsinājumu saraksts

A/S	akciju sabiedrība
ANO	Apvienoto Nāciju Organizācija
ARA zona	Antverpenes – Roterdamas – Amsterdamas ostas
ASV	Amerikas Savienotās Valstis
Attīstības programma	Rīgas brīvostas attīstības programma 2009.-2018.gadam
BJR	Baltijas jūras reģions
BRIC valstis	Brazīlija ( <i>Brasil</i> ), Krievija ( <i>Russia</i> ), Indija ( <i>India</i> ), Ķīna ( <i>China</i> )
BZ	brīvā zona
CAGR	saliktais gada pieauguma rādītājs (no angļu valodas – <b>Compound Annual Growth Rate</b> )
CAPEX	Kapitālieguldījumi (no angļu valodas - <b>Capital Expenditure</b> )
dwt	kuģa kravnesība (no angļu valodas – <b>dead weight tonne</b> )
EAT	ienākumi pēc nodokļu nomaksas (no angļu valodas - <b>Earnings After Tax</b> )
EBIDTA	ienākumi pirms procentu, nodokļu, amortizācijas atskaitījumiem (no angļu valodas - <b>Earnings Before Interest Tax Depreciation Amortization</b> )
EBTA	Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija
EK	Eiropas Komisija
ERAB	Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka
ES	Eiropas Savienība
EUR	Eiro
GBP	Lielbritānijas sterliņu mārciņa
GDR	Galvenie darbības rādītāji (no angļu valodas – <b>Key Performance Indicators</b> )
GT	bruto tonnas vienība (no angļu valodas – <b>gross tonnage</b> )
GW	gigavati
ha	hektāri
HES	hidroelektrostacija
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
IAPH	International Association of Ports and Harbours
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IMDG kods	International Maritime Dangerous Goods Code
ISPS kods	International Ship and Port Security Code
ĪADT	Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas
JPY	Japānas jena
KF	Kohēzijas fonds
KSVC	Kuģu satiksmes vadības centrs
LOP	Latvijas Ostu padome
LR	Latvijas Republika
LVĢMA	Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūra
LVL	Latvijas lats
m	Metri
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
milj.	Miljoni
miljrd.	Miljardi
MK	Latvijas Republikas Ministru kabinets
n.a.	nav attiecināms

NAFTA	Ziemeļamerikas brīvās tirdzniecības līguma valstis (no angļu valodas – North-Atlantic Free Trade Agreement)
NATO	Ziemeļatlantijas līguma organizācija
Natura 2000	Eiropas nozīmes aizsargājamā dabas teritorija
NPV	Tirā tagadnes vērtība (no angļu valodas - Net Present Value)
NVS	Neatkarīgo Valstu savienība
OM ieņēmumi	Darbības un uzturēšanas ieņēmumi (no angļu valodas: operation & maintenance)
OPEX	Uzturēšanas izdevumi (no angļu valodas - Operational Expenses)
PIANC	The world Association for Waterborne Transport Infrastructure
PVN	Pievienotās vērtības nodoklis
RBO	Rīgas brīvosta
RBP	Rīgas brīvostas pārvalde
RoPax	Roll-on/ Roll-off kravu/ pasažieru kuģi
Ro-Ro	Roll-on/ Roll-off kravas/ kuģi
RPT	Rīgas pasažieru termināls
RTP	Rīgas teritorijas plānojums 2006. – 2018. gadam
RTU	Rīgas Tehniskā universitāte
SDG/ LNG	Sašķidrinātā dabas gāze
SIA	Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SM	Stratēģiskais mērķis
SSN	SafeSeaNet
SVF	Starptautiskais Valūtas fonds
SVID analīze	stipro, vājo pušu, iespēju un draudu analīze
t.i.	tas ir
t.sk.	tai skaitā
TEN-T	Trans-Eiropas komunikāciju tīkls
TEU	divdesmit pēdu ekvivalenta vienība (no angļu valodas – twenty-foot equivalent unit)
tūkst.	tūkstoši
u.tml.	un tamlīdzīgi
USD	ASV dolārs
utt.	un tā tālāk
VAS	Valsts akciju sabiedrība
VUGD	Valsts Ugunsdzēsības un glābšanas dienests
VVD	Valsts Vides dienests
Z	ziemeļi
ZA	ziemeļaustrumi
ZR	ziemeļrietumi
ZS	zirgspēki



## 1. Attīstības programmas (1996-2010) izpilde

Rīgas brīvostas attīstības programma (1996. – 2010.) tika izstrādāta 1996. gadā, pamatojoties uz 25.04.2005. *Latvijas ostu padomes* apstiprināto *Latvijas Ostu attīstības valsts programmu* un 1995.g. MK apstiprināto *Latvijas transporta attīstības nacionālo programmu*. Dokuments definēja stratēģiskos mērķus un galvenos uzdevumus, kas pārskata periodā ir veiksmīgi izpildīti.

Ostas kravu apgrozījums ir saglabājis ikgadēju pieaugumu, un 2008.gadā kravu apgrozījums Ostā sastādīja 29,57 miljonus tonnu, pārsniedzot 1996. - 2010. gada Attīstības programmas optimistiskā scenārija prognozes izpildi par gandrīz 69%. Vienlaikus konteinerizēto kravu pārvadājumi Rīgas brīvostā, sākot ar 2000. gadu, uzrāda stabilu ikgadēju pieaugumu un pārsniedz 200 000 TEU vienības gadā. 2008. gadā ostā tika apkalpoti vairāk kā 500 tūkstoši pasažieru.

Izpildot programmā izvirzīto mērķi, Rīgas brīvostas pārvalde īstenoja tādu ostas maksu un tarifu politiku, lai tā veicinātu gan ostas konkurētspēju, gan nodrošinātu tās attīstību. Ar 2006. gada 1. martu ostā stājās spēkā jauna ostas maksu aprēķināšanas kārtība.

Pārskata periodā, attīstot līdz šim neizmantotās teritorijas, ostā darbu uzsāka vairāki jauni uzņēmumi, tai skaitā SIA „Krievu salas termināls”, SIA „Systems Recycling”, SIA „Latvija Statoil”, SIA „Neste Latvija” un SIA „Naftimpexs”.

Ar *Rīgas brīvostas likuma* stāšanos spēkā 11.04.2000. tika izveidota un harmonizēta normatīvo aktu bāze attiecībā uz visas Rīgas ostas teritorijas pārvaldīšanu. Likums paredzēja, ka visa ostas teritorija turpmāk tiek nodota valdījumā vienam ostas teritorijas pārvaldītājam – Rīgas brīvostas pārvaldei (RBP).

Attīstības programmas izpildes periodā tika realizēti arī vairāki citi būtiski ostas darbu ietekmējoši pasākumi, tai skaitā jaunu piestātņu izbūve, Austrumu mola rekonstrukcija, akvatorijas padziļināšana, ISPS koda ieviešana ostas teritorijā un citi projekti.

Mainoties makroekonomiskajai un politiskajai situācijai, kā arī stājoties spēkā jaunam Rīgas pilsētas Attīstības plānam 2006. - 2018. gadam, kas mainīja Rīgas brīvostas teritorijas robežas, kā arī izvērtējot *Attīstības programmas 1996 – 2010* izvirzīto mērķu izpildi, Rīgas brīvostas valde 2007. gadā pieņēma lēmumu par jaunas Attīstības programmas 2009. – 2018. gadam izstrādi.

## 2. Situācijas raksturojums ostā

### 2.1. Fiziogēogrāfiskā situācija

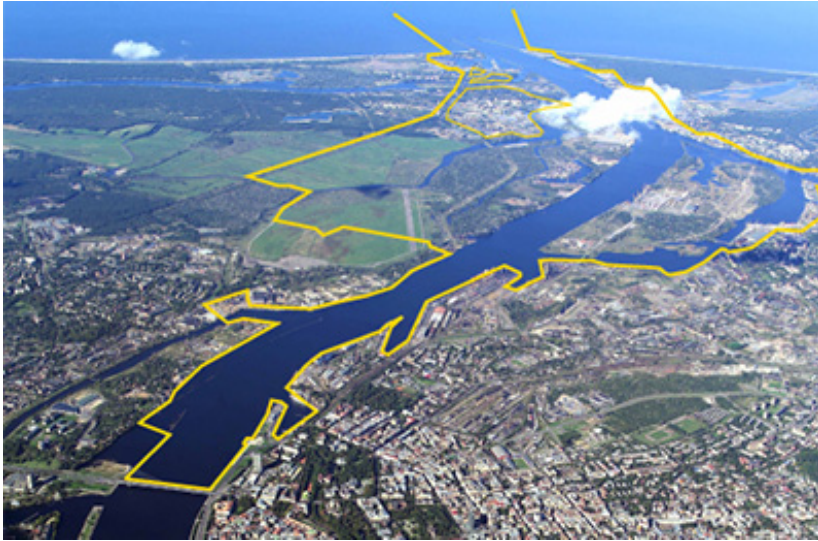
Rīgas brīvosta atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča galējā dienvidu daļā un tai pieguļošā sauszemes teritorijā, kas ģeomorfoloģiski atrodas Piejūras zemienē. Brīvostas sauszemes teritorijas reljefs ir līdzens, ar kritumu uz Daugavas krastu pusi, zemes virsas absolūtās atzīmes svārstās no apmēram 0,1 - 0,3 m līdz 2,6 m virs jūras līmeņa.

**Klimats.** Rīgā valdošais ir piejūras klimats, kurā dominē Atlantijas okeāna gaisa masas. Šādus nosacījumus raksturo paaugstināts gaisa mitrums, mākoņainība, zemas temperatūras un bieža sniega sega. Ledus situācija ostas akvatorijā ir ļoti atšķirīga, noturīga ledus sega var veidoties no decembra līdz februārim. Daugavas grīvā ledus sega ir visplānākā – līdz 0,20 m, bet Rīgas jūras līcī ledus biezums var sasniegt 0,15 - 0,50 cm. Ziemas navigācija ostā ilgst vidēji 1-2 mēnešus gadā atšķirībā no citām reģiona ostām (īpaši Somu jūras līcī), kur ziemas navigācijas periods sasniedz 4 mēnešus gadā. Smagos ziemas apstākļos, kad Rīgas jūras līcī izveidojas ledus, kuģu satiksmi nodrošina ledlauzis “Varma”.

Visa gada laikā dominējošie ir dienvidrietumu un dienvidu vēji, pavasarī un vasaras pirmajā pusē - ziemeļrietumu vēji.

**Akvatorija.** Rīgas brīvostas teritorija aizņem 6 348 ha lielu platību<sup>1</sup>, kas sastāv no 4 386 ha akvatorijas un ārējā reida, kā arī 1 962 ha sauszemes teritorijas abpus Daugavas krastiem tās lejtecē.

**Attēls nr. 1 Rīgas brīvostas teritorija (RBP, 2006)**



Galvenā kuģošanas kanāla garums no Vanšu tilta līdz pieņemšanas bojai „B” ostas ārējā reidā Rīgas jūras līcī ir 12 jūras jūdzes (22.2 km) un tā platums ir 100 m. Ostas platākajā daļā no robežas Spilves pļavās perpendikulāri Daugavai līdz Sarkandaugavai platums sasniedz 10.8 km.

Daudzgadīgais vidējais ūdens caurplūdums Daugavas grīvā ir 727 m<sup>3</sup>/sek., vēja viļņu augstums parasti 0,2 - 0,3 m, vētras laikā un ZR vējā viļņu augstums var sasniegt 1,5 m. Kuģu viļņu augstums nepārsniedz 0,3 m. Rīgas brīvostas akvatorija nav pakļauta paisuma un bēguma ūdens līmeņa svārstībām. Stipru vēju un atmosfēras spiediena iedarbībā maksimālās ūdens līmeņa izmaiņas var sasniegt līdz +2.0 m. Tomēr ostā nav nepieciešams regulēt ūdens līmeņa svārstības, tādēļ kuģu satiksme var noritēt nepārtraukti.

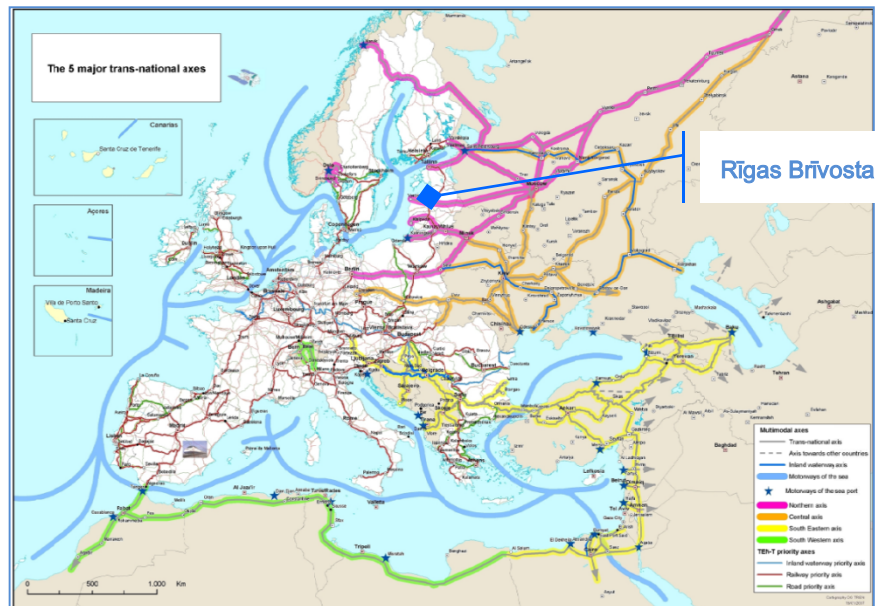
## 2.2. Sasaiste ar starptautiskajiem transporta koridoriem.

Atbilstoši ES ģeopolitiskajai situācijai Eiropā ir noteikti 5 transnacionālie transporta koridoru attīstības virzieni: *Jūras maģistrāles*<sup>2</sup> (savieno Baltijas jūru, Atlantijas okeānu, Vidusjūru un Melno jūru, kā arī šo jūru piekrastes valstis un caur Suecas kanālu tālāk iziet uz Sarkanu jūru un Kluso okeānu), *Ziemeļu ass* (savieno ES ziemeļu daļu ar Norvēģiju uz ziemeļiem un ar Baltkrieviju un Krieviju uz austrumiem), *Centrālā ass* (savieno ES centrālo daļu ar Ukrainu un tālāk iziet uz Melno jūru), *Dienvidastrumu ass* (savieno ES ar Balkāniem un Turciju un tālāk ar Dienvidkaukāzu un Kaspijas jūru, kā arī ar Tuvajiem Austrumiem līdz Ēģiptei un Sarkanajai jūrai) un *Dienvidrietumu ass* (savieno ES dienvidrietumu daļu ar Maroku un tālākā perspektīvā iziet uz Ēģipti un citām Āfrikas valstīm).

<sup>1</sup> Saskaņā ar LR MK noteikumiem Nr.690. dat. 22.08.2006.g.

<sup>2</sup> Motorways of the Sea

Attēls nr. 2 Galvenie starptautiskie transporta koridoru virzieni<sup>3</sup>



Rīgas osta tieši saistāma ar TEN-T<sup>4</sup> tīkla *Ziemeļu ass* un *Jūras maģistrāļu* attīstību, jo šajos virzienos var kalpot kā transporta mezgls, kas nodrošina komodalitāti – efektīvu dažādu transporta veidu izmantošanu kravu pārvadājumos, lai optimāli izmantotu resursus ilgtermiņā perspektīvā. Starp *Jūras maģistrālēm* ostai īpaši nozīmīga ir sasaiste ar *Baltijas jūras maģistrālēm*<sup>5</sup> - gan ar to galveno *dienvienu – ziemeļu* virzienu, no kura atzarojas pakārtotie *jūrasceļi* uz Baltijas jūras rietumu un austrumu krasta ostām, gan ar tā austrumu atzaru uz Somu jūras līci. TEN-T tīklā ietilpstošās A kategorijas ostas (tajā skaitā Rīga) Baltijas jūrā veido sauszemes transporta ceļu un jūras maģistrāļu sasaistes mezglpunktus.

*Pan Eiropas transporta koridoru* tīklā, kura mērķis ir nodrošināt TEN-T transporta tīkla savienojumu ar Austrumeiropas transporta sistēmu, no definētajiem desmit transporta koridoriem divi tieši attiecināmi uz Latviju. Latviju šķērso 1. koridors *Via Baltica (via Hansiatica)*, bet rietumu – austrumu virzienā Latvijai svarīga ir sasaiste ar 9. koridoru.

Attēls nr. 3 Pan Eiropas transporta koridori



Attēls nr. 4 Eiropas – Āzijas transporta koridoru tīkls



Izmantojot Rīgas ostu, pārvadājumus var veikt arī Eiropas – Āzijas transporta koridorā, nodrošinot kravu plūsmu uz/no Kazahstānu, Ķīnu un citām Āzijas valstīm.

<sup>3</sup> EK Enerģijas un transporta ģenerāldirektorāts, mājas lapa, 2006

<sup>4</sup> Trans – European Network Transport

<sup>5</sup> Motorways of the Baltic Sea

Kaut arī Latviju nešķērso TEN-T tīkla maģistrālās ass, tīklā iekļauti visi valsts galvenie autoceļi (E22, E67, E77, E262), dzelzceļa līnijas (*Austrumu-Rietumu koridors* – dzelzceļa atzari no Latvijas robežas uz lielajām ostām, *Rail Baltica* projekts – veido savienojumu Helsinki-Tallina-Rīga-Kauņa-Varšava), Rīgas, Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidostas un A kategorijas jūras ostas – Liepāja, Ventspils un Rīga.

**Attēls nr. 5** Latvijas auto un dzelzceļa līnijas TEN-T tīklā



Tādējādi Rīgas ostas saikne ar TEN-T autoceļu tīklu, TEN-T dzelzceļa tīklu un *Baltijas jūras maģistrālēm* nodrošina kravu pārvadājumus no Krievijas, NVS un Āzijas valstīm uz ES un arī atpakaļ. Rīga ir tuvākā ES austrumu robežas osta šiem kravu izcelsmes/patēriņa tirgiem. Ņemot vērā arvien pieaugošo auto ceļu noslodzi un ar to saistīto vides piesārņojumu, kā arī to, ka dzelzeļš Latvijā un Baltijas valstīs ir būvēts pēc Krievijas standartiem, un dzelzceļa kravu pārvadājumi tālākā virzienā uz ES valstīm nav iespējami bez vagonu riteņu platumu maiņas, Rīgas ostā kravu plūsma var tikt novirzīta no sauszemes uz jūras ceļiem. Rīgas osta kā *Austrumu-Rietumu* koridora osta ir veiksmīgi saistīta arī ar *Trans Sibīrijas maģistrāli* (TSM), kam ir nozīmīga loma transkontinentālo tranzītkravu (īpaši konteinerizēto) plūsmā.

Visi Latvijā esošie transporta koridori ietilpst TEN-T *Ziemeļu ass* tīklā un atrodas tiešā *Centrālās ass* tīkla tuvumā ar tuvāko lielo loģistikas centru Maskavā, kas ļauj modificēt pārvadājumu virzienus no Eiropas ziemeļiem uz Eiropas centrālo daļu un tālāk uz Centrālāzijas un Kaukāza reģioniem.

*Jūras maģistrāles* saista Rīgu ar visām TEN-T tīkla ostām. Attālumi pa jūru no Centrāleiropas lielākajām ostām - Roterdamas, Antverpenes, Hamburgas - līdz Baltijas jūras austrumu piekrastes ostām ir vieni no īsākajiem, kas sniedz priekšrocības transporta izmaksu un kravu pārvadājumu laika ziņā.

**Tabula nr. 1** Attālumi starp Eiropas ostām (jūras jūdzes)

Ostas	Hamina	Kotka	St.Pēterburga	Tallina	Rīga	Ventspils	Liepāja	Klaipēda	Kaļiņgrada
Lībeka	684	678	762	601	541	427	388	385	360
Hamburga	1120	1 114	1 200	1 038	978	862	829	826	810
Bremerhāfena	1091	1 085	1 171	1 009	949	833	800	797	781
Antverpene	1315	1 309	1 395	1 233	1 173	1 057	1 024	1 021	1 005
Roterdama	1219	1 213	1 299	1 137	1 077	961	928	925	909
Havra	1409	1 403	1 489	1 327	1 267	1 151	1 118	1 115	1 099
Londona	1316	1 310	1 396	1 234	1 174	1 058	1 025	1 022	1 006
Felikstova	1241	1 235	1 321	1 159	1 099	983	950	947	931

Arī sauszemes ceļi no Baltijas jūras austrumu piekrastes līdz lielākajām pilsētām Krievijas Federācijā, Baltkrievijā, Ukrainā un citās valstīs, kas ir nozīmīgi patēriņa tirgi, caur Rīgu ir vieni no īsākajiem, kas ļauj samazināt autotransporta un dzelzceļa pārvadājumu izmaksas un laiku.

Rīga kā pilsēta un arī kā nozīmīgs transporta mezgls Baltijas jūras reģionā ir integrēta vienotā ES transporta tīklā, kas ļauj tai būt par vienu no ērtākajām un izdevīgākajām ostām kravu pārvadājumu plūsmā.

## 2.3. Plānošanas ietvars

### 2.3.1. Eiropas Savienība

Eiropas Komisija (EK) 2001.gadā publicēja *Balto grāmatu*<sup>6</sup>, kas formulē ES vienoto transporta politiku līdz 2010.gadam un ilgtspējīgas attīstības mērķi - efektīvas transporta sistēmas izveidi. ES transporta politika ir vērsta uz dzelzceļa un ūdenstransporta īpatsvara palielināšanu transporta sistēmā, novirzot kravu pārvadājumus no Eiropas autoceļiem. *Baltā grāmata* kā stratēģiskas prioritātes definē *jūras maģistrāļu* veidošanu un *īso jūras pārvadājumu*<sup>7</sup> attīstību.

2007. gada oktobrī EK publiskoja *Paziņojumu par Eiropas ostu politiku*<sup>8</sup>, kurā aicina palielināt ostu efektivitāti un darba ražību, atjaunot un modernizēt ostu iekārtas, atbalstīt tehnoloģiju inovācijas ostās, vienlaikus garantējot atbilstīgu vides aizsardzību, vienkāršot administratīvās procedūras, ieviešot „e-jūras”<sup>9</sup> koncepciju un „vienas pieturas aģentūras” principu kravu pārvadājumu plūsmā, attīstīt ostu iekšzemes savienojumus un turpināt *jūras maģistrāļu attīstību*. EK norāda uz ostu pārvalžu lomas palielināšanos un rosina tās veidot aktīvu sadarbību ar ostas uzņēmumiem, nodrošināt tarifu un pakalpojumu caurskatāmību, uzturēt strukturētu dialogu ar sabiedrību, ne vien informējot par darbību, bet nodrošinot cilvēku brīvāku piekļuvi ostām un popularizējot Eiropas ostu tēlu.

### 2.3.2. Latvija

Latvijā plānošanas ietvaru transporta nozarē turpmākajam laika periodam nosaka vairāki dokumenti:

*Transporta attīstības pamatnostādņēs 2007. – 2013.* formulēts Latvijas transporta nozares attīstības mērķis - kvalitatīva un konkurētspējīga Eirāzijas transporta sistēmā integrēta transporta infrastruktūra, komercdarbības vide, droša satiksme un kvalitatīvi, visiem pieejami tranzīta, loģistikas un sabiedriskā transporta pakalpojumi. Divi no *Pamatnostādņēs* izvirzītajiem nozares attīstības mērķiem tieši saistīti ar ostām un līdz ar to ir aktuāli arī Rīgas ostai:

- Pieprasījumam atbilstoša ostu caurlaides spēja, konkurētspējīgu un efektīvu pakalpojumu sniegšana ostās un iesaistītajā transporta ķēdē;
- Pastāvīgi augošs transporta un loģistikas pakalpojumu eksports, panākot kravu apgrozījuma pieauguma dinamiku Latvijas ostās straujāku nekā konkurējošo valstu ostās.

*Latvijas ostu Attīstības programmā (2008.g.-2013.g.)* par mērķi izvirzīta augsti attīstītu, starptautiskajiem standartiem atbilstoša Latvijas ostu izveide, kuras spētu iekļauties vienotajos transkontinentālajos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievietoto vērtību, dinamiski palielinot apstrādājamo kravu apjomus un nodrošinot pasažieru augstas kvalitātes apkalpošanu.

*Nacionālais stratēģiskais ietvara dokuments 2007. – 2013.*, nosakot kopējo ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda apguves stratēģiju Latvijā, kā prioritāti izvirzījis arī *Eiropas nozīmes transporta tīklu attīstību un ilgtspējīga transporta veicināšanu*. Darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” ietvaros Rīgas ostā paredzēts realizēt projektu „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra”.

<sup>6</sup> White Paper – European Transport Policy for 2010: time to decide, adopted by the European Commission on 12 September 2001

<sup>7</sup> Short sea shipping

<sup>8</sup> Communication on a European Ports Policy, COM(2007) 616, Brussels, 18.10.2007

<sup>9</sup> „e-maritime”

### 2.3.3. Rīgas pilsēta

*Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģija līdz 2025.gadam* kā vienu no prioritārajiem mērķiem izvirza „Uz austrumu–rietumu saikni balstītas ekonomikas attīstību”, kur kā galvenais Rīgas ekonomiskais dzinējspēks minēts - visu veidu pakalpojumu sektora attīstība, kas saistīta lielākoties ar loģistikas un multimodālo transporta tīklu pakalpojumu attīstību. Starp mērķa sasniegšanas indikatoriem nosaukts: kravu apgrozījuma ostā pieaugums no 23,99 milj. t (2004.gadā) līdz 35 milj. t (2012.gadā), paredzot, ka ilgtermiņā tas turpina pieaugt.

*Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.g. (RTP)*, nosakot zemes izmantošanas politiku pilsētā, iezīmē pilsētas daļu, kas izmantojama ostas darbībā, kā arī nosaka transporta plūsmu organizēšanu.

RTP atzīst, ka ostas atrašanās pilsētas vēsturiskā centra tuvumā pilnvērtīgi neveicina ne pašas brīvostas, ne arī pilsētas attīstību. Ostas turpmākās attīstības kontekstā svarīga loma ir esošo terminālu Andrejsalā pārvietošanai uz Daugavas grīvu un līdz šim saimnieciski neizmantoto teritoriju (Spilves pļavas, Krievu sala, Kundziņsala un Daugavgrīva) apgūšanai, kā arī ostas infrastruktūras uzlabošanas pasākumiem.

RTP paredz veidot Daugavas Ziemeļu šķērsojumu, kura celtniecība var radīt ierobežojumus uzņēmumu darbībai un kuģu satiksmei ostā. Ostas darbību ietekmēs arī plānotie dzelzceļa attīstības projekti - perspektīvā tiek paredzēta Andrejsalas teritorijas atbrīvošana no dzelzceļa sliedēm, turpinot pārtraukto Rīgas Ostas stacijas būvniecību Kundziņsalā.

RTP uzsver arī pasažieru pārvadājumu attīstības nepieciešamību, un Rīgas domes politika paredz sekmēt pasažieru prāmju satiksmes attīstību starp Rīgu un citām pilsētām, atbalstot esošo pasažieru pietātņu paplašināšanu un jaunu veidošanu Daugavas labajā krastā. Optimizējot kravu pārvadājumus pāri Daugavai, kā viens no iespējamajiem risinājumiem RTP minēta prāmju satiksmes ierīkošana starp Bolderāju un Vecmīlgrāvi.

## 2.4. Administratīvais ietvars

### 2.4.1. RBP struktūra un funkcijas

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas Rīgas osta kā juridiskā persona tika nodibināta 1992.g.<sup>10</sup>. Rīgas brīvostas juridisko statusu un darbības principus nosaka vairāki normatīvie akti: *Likums par ostām* (1994.), *Rīgas brīvostas likums* (2001.) un *Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums* (2004.). Pašreizējās Rīgas brīvostas teritorijas robežas apstiprinātas ar LR MK *Noteikumiem par Rīgas brīvostas robežu noteikšanu* (Nr.690, 22.08.2006.). Rīgas brīvostas plānu ar ostas robežām skat. *Attēlā nr.1*.

Rīgas brīvostas pārvalde (RBP) ir iestāde<sup>11</sup>, kuru, pamatojoties uz *Likumu par ostām*<sup>12</sup>, izveidoja Rīgas Dome un kura darbojas LR Ministru Kabineta pārraudzībā. Ostas augstākā lēmējinstītūcija ir valde, to veido četri Rīgas Domes pārstāvji un četri valsts pārstāvji no Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu un Vides ministrijām, kurus amatā ieceļ un atbrīvo Ministru Kabinets. Valdes lēmumu izpildi nodrošina izpildaparāts - pārvalde, kuru vada pārvaldnieks.

RBP funkcijas nosaka *Likums par ostām*, kura izpratnē RBP ir publisko un privāto tiesību subjekts. Kā publisko tiesību subjekts, RBP veic ostas pārvaldību ostas maksu un tarifu, navigācijas un kuģošanas drošības, apsardzes un vides aizsardzības prasību ievērošanas jomā, kā arī izstrādājot un nosakot iekšējos normatīvos aktus un kontrolējot to izpildi. Kā privāto tiesību subjekts RBP slēdz līgumus ar uzņēmējdarbības par darbību ostas teritorijā, plāno un veic ostas infrastruktūras attīstību.

<sup>10</sup> *Rīgas pilsētas Tautas deputātu izpildkomitejas 03.02.1992. rīkojums Nr. 76-r Par Rīgas ostas administrācijas izveidošanu un 21.04.92.g. lēmums Nr. 65 Par Rīgas ostas robežām*

<sup>11</sup> *atvasināta publisko tiesību juridiska persona Likums par ostām 7.pants 1.daļa*

<sup>12</sup> *Likums par ostām (1994.g.), 7.pants.Ostas pārvaldes funkcijas.*

### 2.4.2. Kvalitātes vadība

RBP ir sertificēta atbilstoši kvalitātes vadības ISO 9001:2008 standartam un atbilstoši vides pārvaldības ISO 14 001:2004 standartam. Kvalitātes un vides pārvaldības sistēmās paredzētie pasākumi un procedūras vērstas uz RBP darbības efektivitātes palielināšanu kvalitātes un vides mērķu sasniegšanā. Šo sistēmu mērķi ir identificēt un vadīt procesus tā, lai nodrošinātu organizācijas efektīvu darbību un apmierinātu klientu prasības, kā arī ievērotu vides aizsardzības prasības.

### 2.4.3. Nekustamā īpašuma pārvaldība/apsaimniekošana

Ostas iekšējo ūdeņu daļa (akvatorija) ir valsts īpašums, kas nodota valdījumā RBP.

Kopējās hidrotehniskās būves (moli, straumes regulēšanas dambji, viļņlauži, krasta nostiprinājumi), navigācijas iekārtas, kuģu ceļi ir valsts vai pašvaldības īpašums, kas atrodas RBP valdījumā. Piestātnes ir valsts, pašvaldības, RBP, kā arī juridisko vai fizisko personu īpašums. RBP valdījumā nodotās piestātnes iznomātas attiecīgajā teritorijā strādājošiem ostas uzņēmumiem. Piestātņu sadalījums pa īpašniekiem parādīts diagrammā nr.1.

RBP pārvaldījumā esošā valstij vai pašvaldībai piederošā zeme tiek iznomāta dažāda veida saimnieciskās darbības veikšanai, kā arī virszemes ēku, būvju un komunikāciju īpašniekiem.

Nekustamā īpašuma īpašumtiesības Rīgas Brīvdostas teritorijā ir fiziskām un juridiskām personām, tai skaitā Latvijas valstij un Rīgas pašvaldībai. Nekustamā īpašuma apsaimniekošana un ar to saistītā komercdarbība ostā notiek saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, ostas noteikumiem un pamatojoties uz ostas pārvaldes un attiecīgās uzņēmējdarbības noslēgto līgumu. Zemes īpašumtiesību struktūru skatīt diagrammā nr. 2.

Diagramma nr. 1 Piestātņu piederība Rīgas brīvdostā

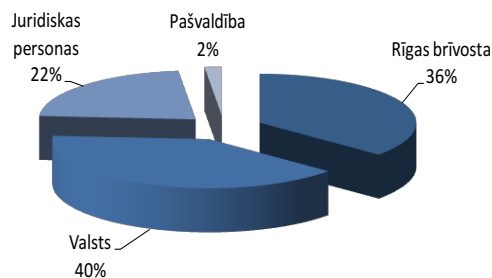
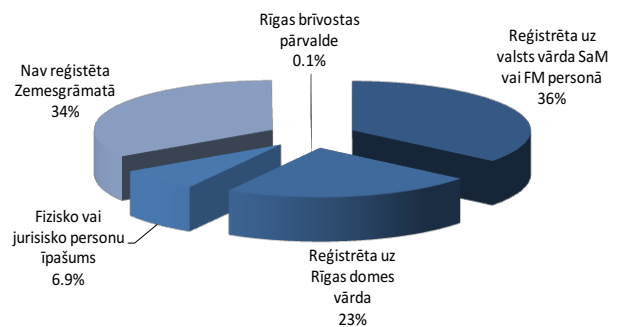


Diagramma nr. 2 Ostas teritorijas zemes īpašumtiesību struktūra (RBP dati, 2008)



Ēkas, būves un virszemes un pazemes inženierkomunikācijas ir fizisku un juridisku personu īpašums. Būvniecība un rekonstrukcijas darbi ostā var tikt veikti tikai ar RBP saskaņojumu un atbilstoši Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām.

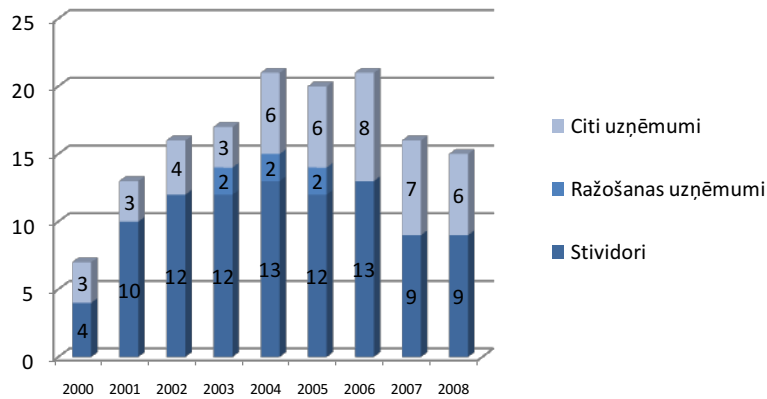
### 2.4.4. Brīvās zonas režīms

Rīgas brīvdostas likums nosaka Rīgas brīvdostas vispārējos darbības principus un brīvās zonas (BZ) režīma piemērošanas kārtību: uzņēmējdarbības, izpildot noteiktas prasības, var slēgt līgumu ar RBP par darbību BZ režīmā. Kārtību, kā tiek piemēroti nodokļi un atlaides BZ režīma komercsabiedrībām nosaka likums *Par nodokļu piemērošanu brīvdostas un speciālajās ekonomiskajās zonās*.

Licencētām uzņēmējdarbībām ir radīta iespēja saņemt tiešo nodokļu atvieglojumus par materiālajiem ieguldījumiem pamatlīdzekļos, ko uzņēmējdarbībā izmanto vismaz piecus gadus. Kopējais piemēroto tiešo nodokļu atlaižu apmērs nedrīkst pārsniegt 50% no licencētās uzņēmējdarbības ieguldījumiem.

Uzņēmumu vēlme veikt uzņēmējdarbību BZ režīmā bijusi samērā zema. No kopējā ar ostas darbību saistīto uzņēmumu skaita (apmēram 90 uzņēmumi) BZ režīmā 2008.g. strādāja 15 uzņēmumi.

**Diagramma nr. 3** Brīvās zonas režīmā strādājošo uzņēmumu skaits 2000.-2008.



BZ uzņēmumu skaita samazinājums 2007. gadā saistāms arī ar to, ka daļa no BZ uzņēmumiem neatrodas ostas teritorijā pēc ostas robežu maiņas. RBP periodiski veiktie novērtējumi parāda, ka BZ režīma piemērošanas nelielā aktivitāte skaidrojama ar likumos noteiktajiem uzņēmējdarbības ierobežojumiem un komplicēto atskaitīšanās kārtību. Kā valsts atbalsta instruments ostu attīstībā BZ režīms un paredzētie nodokļu atvieglojumi būs spēkā līdz 2017.g. beigām, kas noteikts kā Latvijas iestāšanās ES pārējas periods un vienlaikus sakrīt ar Attīstības programmas plānošanas periodu.

## 2.5. Ostas ūdens un sauszemes infrastruktūra

### 2.5.1. Hidrotehniskās būves

Brīvostas akvatorijas piemērotību kuģošanas vajadzībām nodrošina hidrotehnisko būvju kopums. Prasības kuģošanas drošībai ostā tiek realizētas saskaņā ar *Rīgas Brīvostas noteikumiem*, kas paredz nosacījumus akvatorija hidrobūvēm no kuģošanas drošības un navigācijas viedokļa.

**Moli.** Austrumu un Rietumu moli nodrošina kuģu ceļu funkcionēšanu ostas ārējā akvatorijā, vienlaicīgi veicot arī viļņlaužu funkciju. 2009.gadā ir izstrādāts un apstiprināts tehniskais projekts Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcijai.

Visā Daugavas akvatorijā esošie dambji vienlaicīgi ar piestātnēm un dažādu tipu krasta stiprinājumiem veido vienotu krasta nostiprinājumu sistēmu, kura tiek regulāri remontēta un uzturēta.

**Piestātnes.** Pie Rīgas brīvostā esošajām piestātnēm iespējams pārkraut ģenerālkravas, beramkravas un lejamkravas, izņemot jēlnaftu. Piestātņu tehniskie raksturlielumi apkopoti *Tabulā nr.2.*

**Tabula nr. 2** Rīgas brīvostas piestātņu tehniskie raksturlielumi

Piestātņu raksturlielumi	Mērījumi
Komercciestātņu skaits	114
Piestātņu kopējais garums	15 795 m
Maksimālais piestātnes garums (PM-21)	350 m
Maksimālā kuģa iegrimē pie piestātnes (ZO-18)	12.5 m



Piestātnes ir aprīkotas ar dažāda veida kravu pārkraušanas tehniku atbilstoši pārkraujamo kravu specifikai un tehnoloģijām, piestātnes aprīkojums ir piestātnes nomnieka/īpašnieka īpašums. Piestātņu infrastruktūra Rīgas brīvastā pagaidām nav uzskatāma par kravu apgrozījuma pieaugumu ierobežojošu faktoru.

**Kuģošanas kanāls.** Daugavas kuģu ceļa galvenā kuģošanas kanāla garums ir 12.2 jūras jūdzes un platums 100 m. Ostā kuģojama ir arī Mīlgrāvja caurtece un Sarkandaugavas kuģu ceļš. Galvenajā kuģošanas kanālā kuģu iegrieme ir atšķirīga dažādos ostas rajonos.

**Tabula nr. 3** *Kuģošanas kanāla raksturlielumi*

Kuģošanas kanāla rajons ostā	Maksimālā kuģu iegrieme (m)
no pieņemšanas bojas „B” līdz Rīnūžu baseinam (piestātne ZO-12)	-12.5
no Rīnūžu baseina (piestātne ZO-12) līdz Pīļu muižai	-11.7
no Pīļu muižas līdz Pasažieru terminālim	-8.0
Mīlgrāvja caurtece	-9.05
Sarkandaugavas kanāls	-9.05

Ostas akvatorijā ienākošo kuģu maksimālais pieļaujama garums ir  $L=298$  m, platums  $B=33$  m, kas ļauj pie atsevišķu termināļu piestātnēm uzņemt *Panamax* tipa kuģus ar kravnesību 75 000 dwt.

Rīgas brīvostas iekšējā akvatorijā ir 4 kuģu apgriešanās baseini un 4 reidi kuģu stāvēšanai, kurus drīkst izmantot ārkārtas gadījumos.

### 2.5.2. Brīvostas sauszemes teritorijas izmantošanas struktūra.

Teritorijai nav raksturīga stingri noteikta izmantošana atkarībā no apstrādājamo kravu vai uzņēmuma darbības veida – lejamkravu, beramkravu, ģenerālkraavu termināli un ražošanas uzņēmumi nav izvietoti vienkopus, bet gan izkļiedēti dažādos ostas rajonos. Liela daļa uzņēmumu ir diversificējuši savu darbību, līdz ar to šo uzņēmumu teritorijas ir klasificējas kā jaukta tipa kravu termināli.

**Tabula nr. 4** *Teritorijas izmantošanas struktūra*

Termināli	Daugavas labajā krastā	Daugavas kreisajā krastā
Ģenerālkraavu termināli	Kundziņsalā Sarkandaugavas dienvidos Jaunmīlgrāvja ziemeļos Vecmīlgrāvja dienvidaustrumos Vecmīlgrāvja dienvidos	Podragā Krēmeros Krievu salā
Beramkravas	Rīnūžos Eksportostā (no ostas izslēgta teritorija) Andrejsalā (no ostas izslēgta teritorija)	Daugavgrīvā
Naftas produktu termināļi	Kundziņsalas dienvidrietumos Sarkandaugavā Jaunmīlgrāvī Rīnūžos	
Sašķidrinātās gāzes terminālis		Krievu salā
Jaukta tipa kravu termināļi	Rīnūžos Mangaļsalā Eksportostā (no ostas izslēgta teritorija)	Krēmeros Krievu salā Daugavgrīvā

Šāda teritorijas izmantošanas struktūrai ir gan plusi, gan mīnusi. Stingri nenoteikts konkrētas teritorijas zonējums uzņēmumiem ļauj elastīgi reaģēt uz tirgus izmaiņām, bet piemēram, naftas termināļu izvietojums plašā teritorijā no drošības viedokļa nav veiksmīgs risinājums.

Brīvostas teritorija Daugavas labajā krastā tiek izmantota arī rūpnieciskās vai ražotņu apbūves vajadzībām (Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Mangaļi) un Ro-Ro kravu termināla darbībai Vecmīlgrāvī. Atsevišķās, salīdzinoši mazās, teritorijās uzsākta jahtu ostu attīstība - gan tieši ostas teritorijā (Krēmeros, Bolderājā), gan tai pieguļošās teritorijās (Podragā, Andrejsalā).

Ostā atrodas virkne teritoriju, kuras nav iespējams izmantot vai kuras netiek izmantotas ostas funkciju veikšanai – īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (dabas liegums „Krēmeri”, dabas parka „Piejūra” dabas lieguma zona „Mīlestības saliņa”); divi nekustamie kultūras pieminekļi Mangaļsalā un Daugavgrīvā; mazdārziņi Krēmeros, Voleros, kā arī mazstāvu dzīvojamās apbūves teritorijas Kundziņsalā un Voleros.

Daļa teritoriju abos Daugavas krastos (Voleros, Spilves pļavās, Beķermuižā un Mangaļsalā) netiek izmantotas uzņēmējdarbībai, jo to sagatavošana (infrastrukturāras izbūve) prasa lielas investīcijas.

### 2.5.3. Pasažieru kuģu apkalpošanas infrastruktūra

Vienīgais specializētais jūras pasažieru terminālis Rīgā atrodas Daugavas labajā krastā Andrejostā, kas ir stratēģiski izdevīgi novietots blakus pilsētas centram un Vecrīgai. Terminālī tiek apkalpoti pasažieru prāmji un arī vidēja izmēra kruīzu kuģi. Regulārās satiksmes kravas - pasažieru prāmji tiek tauvoti arī Vecmīlgrāvī, atsevišķos gadījumos kruīza kuģi tiek tauvoti Eksportostā, Kundziņsalā un Krievu salā.

Rīgas pasažieru termināļa rīcībā ir četras piestātnes (JPS-1, JPS-2, MK-3, MK-4), kuras vienlaikus var uzņemt 3 kuģus ar iegrimi līdz 7 m, kas atbilst vidēja izmēra prāmjiem un kruīzu kuģiem. Kruīza kuģi ar iegrimi 8 m un vairāk tiek tauvoti pie citām piestātnēm Eksportostā, Kundziņsalā, atsevišķos gadījumos arī Krievu salā, kuras primāri ir paredzētas kravu apstrādei. Kopš 2007.gada pasažieru termināļa ēka un piestātnes pieder SIA „Rīgas pasažieru terminālis”. Neskatoties uz veiktajiem uzlabojumiem, terminālis ir ar nepietiekamu jaudu vairāku kuģu, tai skaitā lielu kruīzu kuģu, vienlaicīgai uzņemšanai.

### 2.5.4. Sasaiste ar sauszemes transporta tīklu

Kravu pārvadājumi uz un no Rīgas brīvostas tiek nodrošināti pa dzelzceļu un ar autopārvadājumiem, izmantojot esošo Rīgas pilsētas transporta sistēmu. Lejamkravu un beramkravu termināli galvenokārt izmanto dzelzceļa tīklu, konteineru terminālis, ģenerālkraavu un jaukta tipa kravu termināli galvenokārt izmanto kravu pārvadājumus ar autotransportu.

**Dzelzceļš.** Dzelzceļa līniju tīkls nodrošina kravu pārvadājumus trīs galvenajos virzienos – Daugavas labajā krastā virzienā uz Kundziņsalu (Eksportosta) un Mangaļiem (Sarkandaugava, Vecmīlgrāvis, Rīnūži) un kreisajā krastā uz Bolderāju, Daugavgrīvu un Krievu salu. Dzelzceļa pievadi ostas teritorijā ir VAS „Latvijas dzelzceļš”, RBP un uzņēmumu īpašumā/valdījumā, kuri nodrošina infrastruktūras uzturēšanu.

Pašreiz dzelzceļa noslogojums ostas teritorijā ir nevienmērīgs. Kundziņsalas virziens ir sasniedzis maksimālo noslodzi, kas ir aptuveni 10 miljoni tonnu gadā. 2008. gadā Mangaļu virzienā ar dzelzceļu tika pārvadāts aptuveni 6 milj. tonnu, kas ir apmēram trešdaļa no Mangaļu un Ziemeļblāzmas staciju kopējās apstrādes jaudas – 18 miljoni tonnu gadā. Daugavgrīvas virzienā tika pārvadāti ≈2,2 miljoni tonnu kravu (Bolderājas stacijas jauda – 2,5 miljoni tonnu gadā). Līdz ar jauno attīstības projektu īstenošanu Kundziņsalā un Krievu salā, šo virzienu dzelzceļu noslodze ievērojami palielināsies. Tas prasīs atbilstošus dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumus.

**Autoceļi.** Pilsētas ielu tīkls nodrošina ostas teritorijas termināļu apkalpošanu, tomēr kravu nogādāšana ar autotransportu uz pilsētas ziemeļaustrumu un ziemeļrietumu daļu, kur atrodas Rīgas Brīvostas termināli, ir sarežģīta un apgrūtināša augstās satiksmes intensitātes un esošo ielu zemās caurlaidības dēļ. Ziemeļaustrumu daļā transporta plūsmas papildus tiek aizkavētas uz dzelzceļa pārbrauktuvēm un tiltiem pār Daugavu. Pārvadājumiem ar autotransportu tuvāko 2-3 gadu laikā papildus problēmas var radīt ielu seguma nolietojums.

Ostas teritorijā ielu un ceļu struktūru veido pilsētas ielas, RBP un uzņēmumu ceļi. Rīgas brīvostas īpašumā ir trīs autoceļi – Austrumu mola pievedceļš, ceļš Rīnūžos no iebrauktuves līdz pietātei ZO-14 un ceļš no Sarkandaugavas tilta līdz SIA „Baltic Container Terminal”. Autopārvadājumu plūsmas optimizācijai RBP ir izbūvējusi auto stāvlaukumus gan pie VID Muitas kontroles punkta, gan pie atsevišķu terminālu teritorijām. Rīgas dome 2007. gadā ir rekonstruējusi Kundziņsalas 3. līniju.

Optimālai sasaistei ar pilsētas auto un dzelzceļa tīklu ir būtiska nozīme efektīvas ostas darbības nodrošināšanā un tālākā attīstībā.

## 2.6. Ostas darbības rādītāji

### 2.6.1. Jūras kravu apgrozījums

Kravu apgrozījums ostā 2008.gadā sasniedza 29,57 milj.t. un kopš 1990-to gadu vidus desmit gadu laikā tas vidēji palielinājies par 8 % gadā, lai gan pēdējos gados apgrozījuma pieauguma tempi ir stabilizējušies un ir 2-3% gadā. Pēc kravu apgrozījuma 2008.gadā Rīga bija lielākā Latvijas osta un otrā lielākā osta Baltijas jūras austrumu piekrastē, pārkraujot piekto daļu no reģiona kopējā kravu apgrozījuma.

Diagramma nr. 4 Kravju apgrozījums Rīgas brīvostā 1999.-2008.g. (tūks. t)

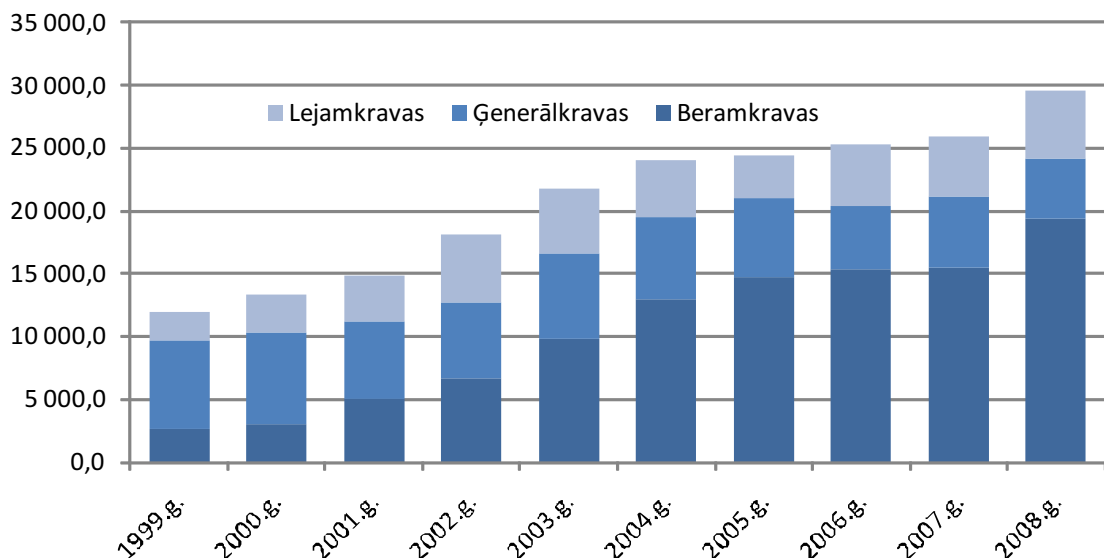
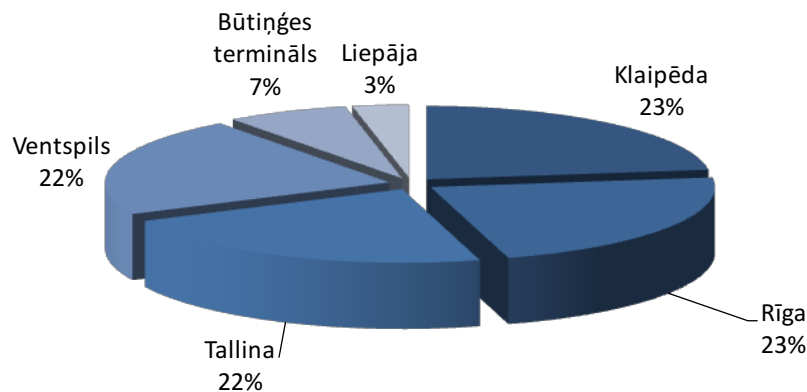


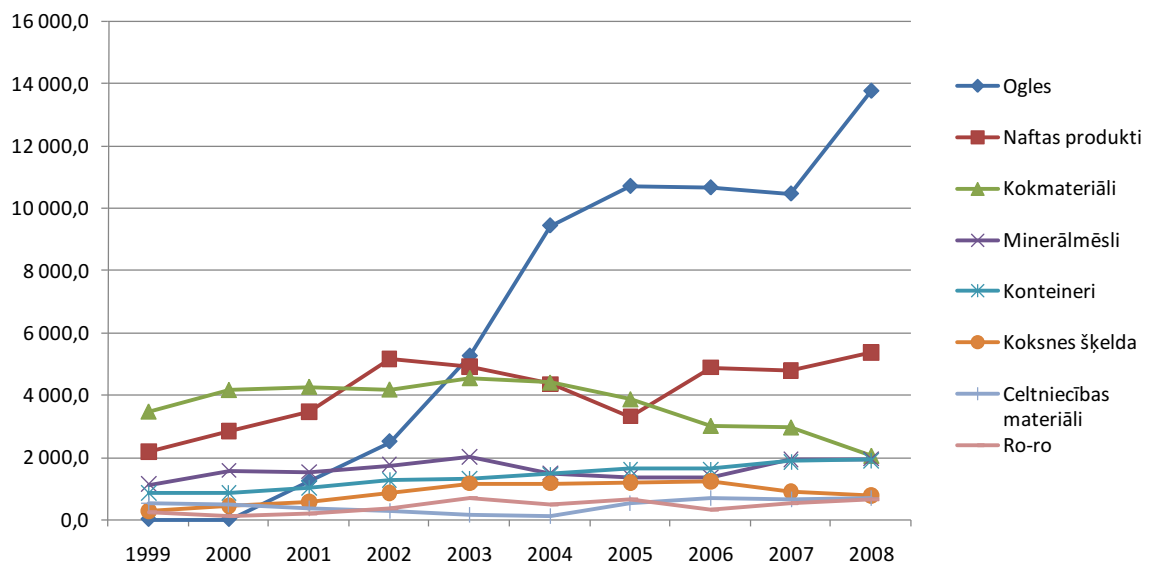
Diagramma nr. 5 Baltijas valstu ostu īpatsvars kopējā reģiona jūras kravu apjomā 2008.



Rīga ir multifunkcionāla osta un pārkrauj visa veida kravas, izņemot jēlnaftu. Pārskata periodā kravu struktūra ostā ir ievērojami mainījies (skat. Diagrammu nr.4). 2008. gadā beramkravas veidoja 65,4%, ģenerālkraavas – 16,3%, bet lejamkravas attiecīgi 18,3% no kopējā apgrozījuma.

Šobrīd galvenie kravu veidi ostā ir ogles (46,6%), minerālmēsli (6,6%), kokmateriāli (6,9%), naftas produkti (18,1%) un konteinerizētās kravas (6,5%).

Diagramma nr. 6 Atsevišķu kravu veidu dinamika 1997.-2008. (tūkst. t)

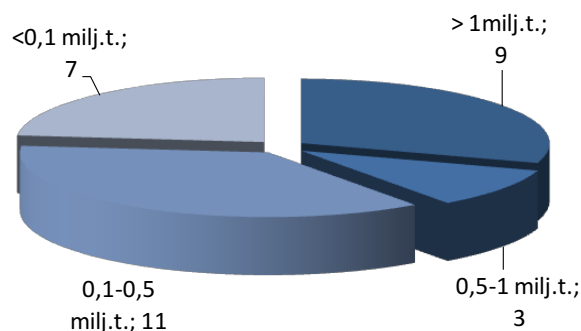


Atsevišķu kravu veidu dinamika atbilst gan nozarē, gan kravu izcelsmes un patēriņa tirgos notiekošajām izmaiņām un attīstības tendencēm. Līdz ar Krievijas ogļu eksporta apjoma palielināšanos Rīgas ostā strauji pieauga pārkrauto ogļu apjomi. Svārstības kokmateriālu tirgū kopš 2003. gada ir samazinājušas ostā pārkrauto kokmateriālu daudzumu. Savukārt konteinerizēto kravu īpatsvars kopējos kravu pārvadājumos pieaug visā pasaulē, arī Rīgas ostā.

Kravu apgrozījumam ir ievesto un izvesto kravu disproporcija. Apmēram 90% kopējās kravu plūsmas ir no ostas ar jūras transportu izvestās (nosūtītās) kravas, bet ievesto (saņemto) kravu īpatsvars ir 10%. No kopējā kravu apgrozījuma apmēram 70% ir tranzītkravas no Krievijas un citām NVS valstīm. Galvenās tranzītkravas ir ogles, minerālmēsli, naftas produkti, ķīmiskās kravas, kokmateriāli un konteineri.

Rīgas brīvostā 2008. gadā strādāja 30 stividorkompānijas. Pēc kravu apgrozījuma 9 uzņēmumi vērtējami kā lieli - SIA „Rīgas Centrālais termināls”, SIA „STREK”, SIA „Alpha osta”, SIA „Baltic Container Terminal”, SIA „Naftimpeks”, AS „BLB Baltijas termināls”, SIA „Rīgas Universālais termināls” SIA „LaCon”, SIA „Man-Tess”.

Diagramma nr. 7 Stividoru skaits sadalījumā pēc pārkrauto kravu apjoma 2008.



Ar ogļu pārkraušanu ostā 2008. gadā nodarbojās 3 stividorkompānijas – SIA „STREK”, SIA „Rīgas Centrālais termināls” un SIA „LaCon”. Pirmās divas no tām pārkrauj ≈90% no kopējā ogļu apgrozījuma. 2009. gadā nelielos apjomos ogļu pārkraušanu uzsāk arī SIA „Port Magnat”. Ķīmisko beramkravu (minerālmēsļu) pārkraušanu veic viens specializēts terminālis - SIA „Alpha Osta”.

Ar naftas produktu pārkraušanu 2008. gadā nodarbojās 8 uzņēmumi. Lielākie no tiem bija AS „BLB Baltijas termināls”, SIA „Latvijas Rietumu termināls”, SIA „Naftimpeks”, kas kopā pārkrāva 85% no kopējā lejāmkravu apjoma. Ostā pārstāvēti arī pasaulē pazīstami zīmoli *Neste* un *Statoil*.

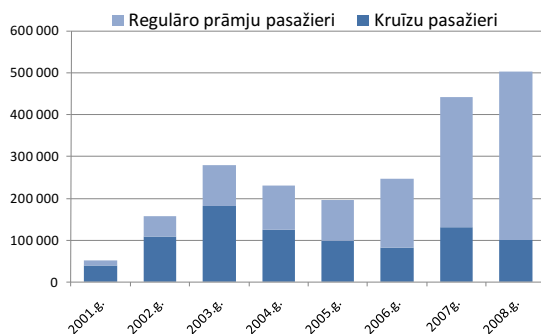
Konteinerizētās kravas tiek pārkrautas SIA „Baltic Container Terminal”. Taču nelielus apjomus konteineru pārkrauž arī SIA „Man-Tess” un SIA „Rīgas Centrālais termināls”. 2009. gadā konteinerizēto kravu pārkraušanu uzsāk arī SIA „Rīgas universālais termināls”.

Ar kokmateriālu pārkraušanu ostā nodarbojas 14 stividorkompānijas. 2008.gadā lielāko apjomu pārkrāva SIA „Rīgas Universālais termināls”, SIA „KS Terminal” un SIA „Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”, kas kopā pārkrāva 57% no kopējā kokmateriālu apjoma.

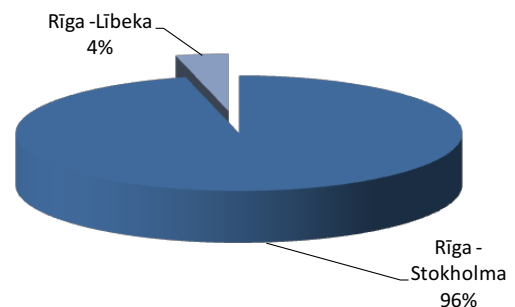
## 2.6.2. Pasažieru pārvadājumi

2008. gadā ostā strādāja divas regulārās pasažieru-kravas līnijas un kopējais pasažieru skaits pirmo reizi ostas pastāvēšanas vēsturē pārsniedza pusmiljonu pasažieru (503,1 tūkst.). Līnijā *Rīga–Stokholma* kopš 2006. gada vidus pārvadājumus veic Igaunijas rēdereja *TALLINK*. Līnijas kuģi no Rīgas uz Stokholmu kursē katru dienu. Otrā līnijā *Rīga–Lībeka*, ko pārstāv Dānijas rēdereja *DFDS Tor Line*, kuģi kursē 2 reizes nedēļā un pārvadājumi orientēti uz ro-ro kravām.

**Diagramma nr. 8** Pasažieru apgrozījums Rīgas ostā 2000.-2008.



**Diagramma nr. 9** Pasažieru skaita sadalījums regulārajās līnijās 2008.



2008. gadā Rīgā ienāca 76 kruīza kuģi. Rīgas brīvostu regulāri apmeklē Eiropas kruīzu kompāniju *MSC Cruises*, *Viking Line ABP*, *Pullmantur Cruises*, *Silja Line* un citi kuģi. Rīgā ienāk arī ASV kruīzu operatora *Elegant Cruises & Tours* kuģi.

Kā Baltijas valstu centram un Latvijas galvaspilsētai ar interesantu kultūrvēsturisko mantojumu, aktīvu sabiedrisko dzīvi un plašām tūrisma iespējām Rīgai ir potenciāls attīstīt pasažieru pārvadājumus, piesaistot Baltijas jūrā ienākošos kruīzu kuģus un arī jaunas prāmju līnijas. RBP valde 2007.gadā pieņēma lēmumu veicināt pasažieru pārvadājumu attīstību Rīgas brīvostā, ieviešot atlaides kruīzu operatoriem, kuru kuģi ostu kalendārā gada laikā apmeklē vairāk kā 5 reizes.

## 2.6.3. Ostā apkalpoto kuģu skaits un bruto tonnāža

Gada laikā Rīgas brīvostu vidēji apmeklē ap 4 000 tirdzniecības kuģu (2008. gadā - 3 894). Gandrīz puse no ostā apkalpotajiem kuģiem ir sauskrauvu (~44%), kuri pārvadā kokmateriālus un citas ģenerālkravas. Tankkuģu vidējais īpatsvars šajos gados ir ap 15%, konteinerkuģiem – 10%, pasažieru prāmjiem – 15%, bet balkeriem – 11%. Refrižeratorkuģu un ro-ro kuģu ienācieni pārskata periodā būtiski samazinājušies un pēdējos gados tie jāvērtē kā atsevišķi gadījumi.

Diagramma nr. 10 Rīgas ostu apmeklējušo tirdzniecības kuģu skaits 1997.-2008.

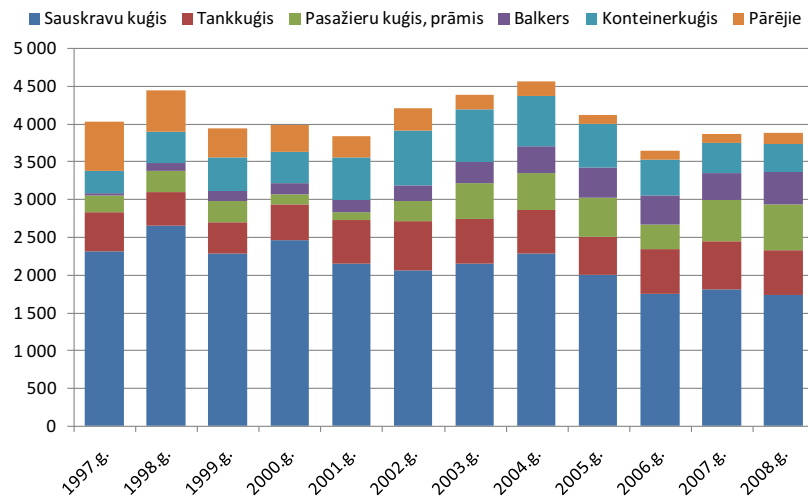
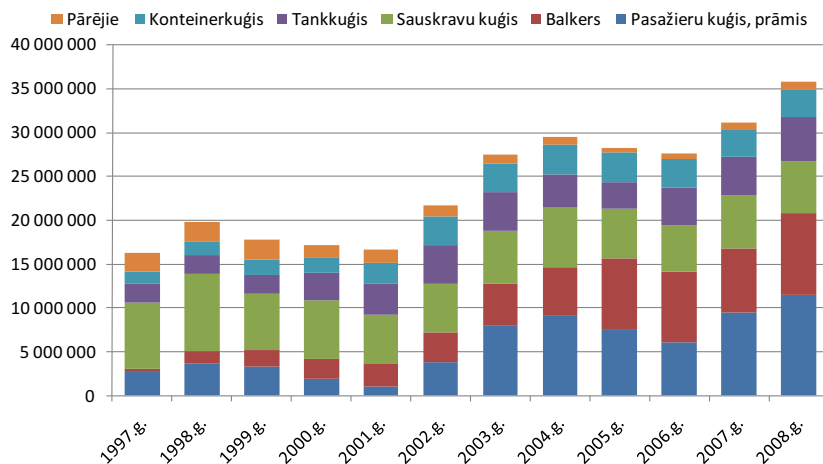


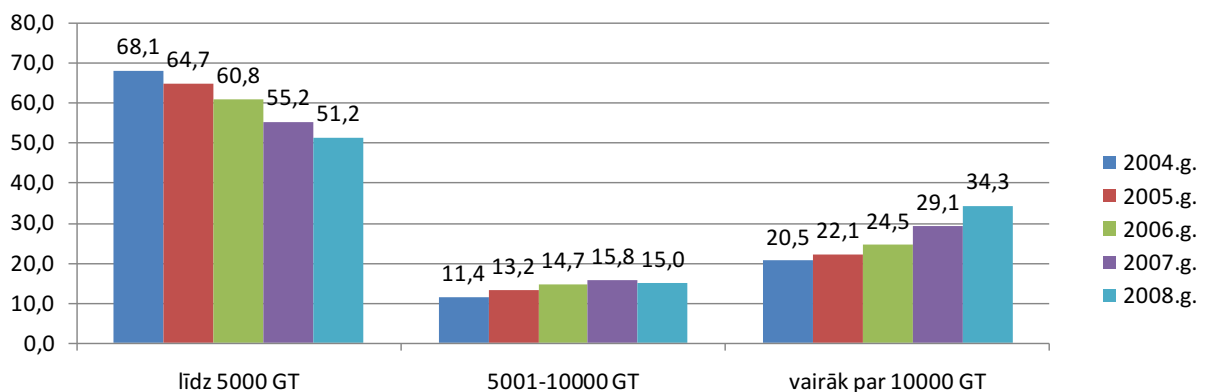
Diagramma nr. 11 Kopējais kuģu GT rādītājs sadalījumā pa kuģu tipiem 1997.-2008.



2008. gadā kopējais kuģu bruto tonnāžas rādītājs sasniedza 35,68 milj.t., kas ir augstākais rādītājs ostas pastāvēšanas vēsturē. Kuģu GT rādītāju sadalījumu pa kuģu tipiem skat. Diagrammā nr. 12.

Pēdējos gados kopējā kuģu skaitā skaidri iezīmējās tendence palielināties lieltonnāžas kuģu īpatsvaram. To kuģu īpatsvars, kuru GT rādītājs ir lielāks par 10 000 tonnām, pēdējo piecu gadu laikā audzis par ≈13%. Vienlaicīgi to kuģu īpatsvars, kuru GT rādītājs ir mazāks par 5 000 tonnām, samazinājies par 17%.

Diagramma nr. 12 Kuģu īpatsvars (%) sadalījumā pēc GT rādītāja 2003.-2008.



Samazinoties kuģu skaitam, bet to bruto tonnāžai un kravu apgrozījumam pieaugot, Rīgas ostā ienākošo kuģu vidējais izmērs ir palielinājies.

2008. gadā Rīgas brīvastā strādāja 32 kuģu aģentēšanas uzņēmumi.

#### 2.6.4. Regulārās kuģošanas līnijas

Regulārās kuģošanas līnijas statusu Rīgas ostā piešķir konteineru, Ro-Ro un pasažieru pārvadājumiem, lai veicinātu šo kravu piesaistīšanu ostai. Regulārās kuģošanas līnijas statusa priekšrocības ir ostas maksu atlaides, kas tiek piemērotas katra ostas apmeklējuma laikā un kuru apmērs atkarīgs no līnijas kuģu ostas apmeklējumu skaita gadā. Līnijas statusa un atlaižu piemērošanas kārtību nosaka *Rīgas ostas maksas*.

2008.gadā Rīgas brīvastā strādāja 7 regulārās kuģošanas līnijas, piecas no kurām veica konteineru pārvadājumus: Mediterranean Shipping Company (MSC), Maersk Sealand, French Baltic Line (CMA-CGM), Team Lines, UniFeeder Container Service, bet divas – kravas/pasažieru pārvadājumus: Hansa Bridge (DFDS Tor Line) un TALLINK. 2009. gada sākumā Rīgas ostā darbību uzsāk 2 jaunas konteinerpārvadājumu līnijas - *Containership* un *Inter Marina Container Line*.

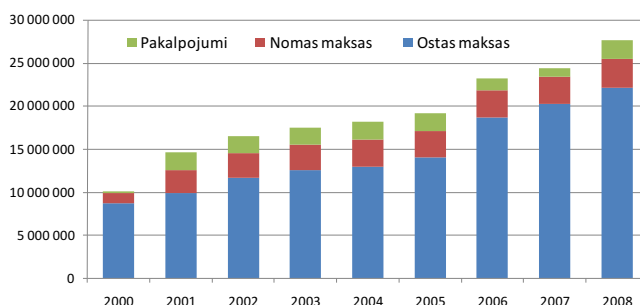
Līniju kuģu satiksmē Rīgai pagaidām ir reģionāla nozīme, jo kravas tiek pārvadātas tikai Baltijas jūras un Centrāleiropas mērogā, veicot *īso jūras distanču*<sup>13</sup> un *fīderu*<sup>14</sup> pārvadājumus.

### 2.7. Ostas darbības finansiālie aspekti

#### 2.7.1. Ostas pārvaldes ieņēmumi

RBP savā darbībā ievēro bezpeļņas organizācijas principus - RBP rīcībā esošos finanšu līdzekļus var izmantot tikai ostas un tās infrastruktūras apsaimniekošanai un attīstīšanai. RBP pamatdarbības ieņēmumus veido ostas maksas, zemes un citu RBP īpašumā un valdījumā esošo nekustamo īpašumu nomas maksas un ieņēmumi par RBP sniegtajiem pakalpojumiem.

Diagramma nr. 13 RBP pamatdarbības ieņēmumu struktūra (LVL) 2000.-2008.



Apmēram 70% no kopīgajiem pārvaldes ieņēmumiem veido ostas maksas, nekustamā īpašuma noma veido 15% un sniegtie pakalpojumi, citi pārvaldes ieņēmumi - attiecīgi 15% no kopējiem ieņēmumiem<sup>15</sup>. Laika periodā no 1998. līdz 2006.gadam ostas pārvaldes kopējie ieņēmumi ir stabili palielinājušies.

#### 2.7.2. Ostas pārvaldes izdevumi

RBP izdevumus veido kārtējie izdevumi, pamatlīdzekļu nolietojums un ieguldījumi ostas infrastruktūrā. RBP kārtējo izdevumu lielākās grupas ir - nekustamā īpašuma un citu pamatlīdzekļu remonta un uzturēšanas izdevumi, administrācijas un iznomāto telpu ekspluatācijas izdevumi, darba samaksa un valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas, kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas izdevumi, degvielas, materiālu un rezerves daļu izmaksas, apdrošināšanas izmaksas.

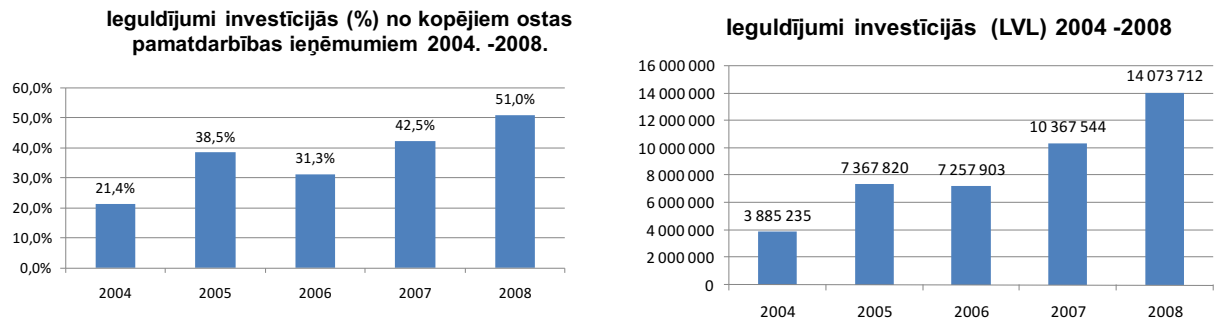
<sup>13</sup> Short sea shipping

<sup>14</sup> Feeder shipping (angļu val.)

<sup>15</sup> Salīdzinošie dati par RBP 2006.g. ieņēmumiem

Rīgas brīvostas pārvaldes investīciju lielākā daļa attiecas uz ieguldījumiem ostas infrastruktūrā - pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā padziļināšana, piestātņu, krasta aizsargbūvju, navigācijas aprīkojuma un citu būvju rekonstrukcija, jaunu piestātņu un ēku būvniecība, ostas flotes – loču kuģu, velkoņu, hidrogrāfijas kuģu – atjaunošana.

**Diagramma nr. 14 Ieguldījumi investīcijās 2004.-2008.**



Pēdējos gados ostas pārvalde investīcijās ieguldījusi vidēji 27,3% gadā no ostas pārvaldes gūtajiem kopējiem ieņēmumiem.

## 2.8. Ostas drošība un aizsardzība

### 2.8.1. Kuģošanas drošība

Ostas iekšējo kārtību un kuģošanas drošību akvatorijā reglamentē *Rīgas brīvostas noteikumi*<sup>16</sup>. Kuģošanas drošību Rīgas brīvostā nodrošina ostas Kapteiņdienests, kura sastāvā ietilpst Kuģu satiksmes vadības centrs (KSVC), ledlauzis „Varma” un velkoņu grupa. KSVC darbs ir nepārtraukts 24 stundas diennaktī. Drošas kuģošanas jautājumi ir arī Jūras kanāla dienesta (navigācijas daļa, mērījumu daļa, kuteru daļa un bāku daļa) un Jūras avārijas seku likvidācijas dienesta pārziņā.

Navigācijas aprīkojums izvietots Rīgas brīvostas akvatorijā un Irbes jūras šaurumā, kur uzstādītas 100 navigācijas aprīkojuma vienības.

Mērījumu daļa katru gadu veic Rīgas ostas akvatorijā dziļuma mērījumus un padziļināšanas darbu kontroli. Mērījumu daļas rīcībā ir 3 hidrogrāfijas kuģi ar modernu aprīkojumu, kas ļauj iegūt precīzus un visaptverošus datus.

Rīgas brīvosta nodrošina loču pakalpojumus, un tās īpašumā ir 4 loču kuģi. RBP pieder divi azimutālās dzenskrūves ledus klases velkoņi, velkoņu pakalpojumus sniedz arī privātas uzņēmējdarbības.

### 2.8.2. Ostas termināļu drošība

Par Rīgas brīvostas drošības pasākumu plānošanu un to īstenošanu ir atbildīgs RBP Drošības dienests. Dienests ir atbildīgs par visas ostas aizsardzības plāna izstrādi un ieviešanu. Termināļu izstrādāto aizsardzības plānu ieviešanu pārrauga Latvijas Jūras administrācija.

Drošības pasākumi termināļos tiek organizēti saskaņā ar starptautisko *Kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksu (ISPS)*<sup>17</sup>, Eiropas Padomes regulu Nr.725/2004 *Par kuģu un ostas iekārtu aizsardzības stiprināšanu*, Eiropas Padomes direktīvu *Par ostu drošības stiprināšanu* un LR MK Noteikumiem Nr.128 (15.02.2005.) *Kuģu, ostu un ostas iekārtu aizsardzības noteikumi*.

Rīgas brīvostā 2007. gadā bija 44 ostas iekārtas (termināļi), kurām izstrādāti aizsardzības plāni atbilstoši ISPS kodeksa prasībām. Termināļi ir atbildīgi par aizsardzības plānā definēto prasību ieviešanu un nodrošināšanu.

<sup>16</sup> *Rīgas Domes saistošie noteikumi Rīgas brīvostas noteikumi (07.03.2006.g.), izdoti saskaņā ar Likuma par ostām 6.pantu.*

<sup>17</sup> *International Ships and Port Facilities Security Code (ISPS Code)*



Rīgas brīvostas termināļi, kuri nodarbojas ar bīstamo kravu pārkraušanu un uzglabāšanu, darbojas saskaņā ar *Starptautiskā bīstamo jūras kravu Kodeksa (IMDG)*<sup>18</sup> prasībām un LR MK Noteikumiem Nr. 199 (14.03.2006.) *Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostās*. Terminālu uzraudzību un kontroli attiecībā uz minētā kodeksa un MK noteikumu prasību izpildi veic RBP un Latvijas Jūras administrācija.

Bīstamo kravu pārkraušanas termināļi veic ikgadējo sertifikāciju VUGD attiecībā uz ostas iekārtu aprīkojuma ugunsdrošības prasību nodrošināšanu.

## 2.9. Vide

Detalizēts esošās situācijas novērtējums vides aspektiem Rīgas brīvestā dots Attīstības programmas Vides pārskatā.

## 2.10. Osta un sabiedrība

### 2.10.1. Līdzdalība starptautiskajās organizācijās

Rīgas brīvostas starptautiskās atpazīstamības veicināšanai brīvosta ir iesaistījies vairākās nozīmīgās ostu organizācijās. RBP ir Starptautiskās ostu asociācijas (IAPH), Eiropas jūras ostu organizācijas (ESPO), Baltijas ostu organizācijas (BPO), Eiropas kruīza organizācijas (CEO) un Starptautiskās pilsētu un ostu asociācijas (IACP) dalībniece. Līdzdarbojoties šajās organizācijās, RBP ir iespēja paust savu viedokli, caur šīm organizācijām realizēt kvalitatīvu pārstāvniecību ES institūcijās, iegūt aktuālu informāciju un pieredzi. Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvji piedalās ESPO un IAPH tehnisko komiteju darbā.

### 2.10.2. Darbība projektos

Aktuālas informācijas iegūšanai par Eiropas ostu attīstības tendencēm, kā arī RBP pārstāvniecībai starptautiskā mērogā par efektīvu mediju pēdējo gadu laikā kļuvusi līdzdalība Eiropas Savienības INTERREG programmas projektos. RBP ir bijusi partneris projektos *Plānot pilsētu ar ostu*<sup>19</sup>, *Droša un uzticama transporta sistēma Bīstamo kravu pārvadāšanai Baltijas jūrā*<sup>20</sup> un *PORT-NET: Ostu starpreģionālās sadarbības un multimodālā transporta attīstība*<sup>21</sup> un *Baltijas kruīzs II*<sup>22</sup>.

Pieredzes un informācijas apmaiņas nolūkos Rīgas brīvestai ir parakstīti nodomu protokoli ar sadraudzības ostām Santandēru (Spānija) un Le Havru (Francija).

Līdzdalība ES sadarbības projektos tiek plānota arī turpmāk.

### 2.10.3. Ostas tēls

Lai gan Rīgas brīvestā strādājošie uzņēmumi nodarbina līdz 20 000 strādājošo, tādējādi dodot lielu ieguldījumu tautsaimniecībā, sabiedrības attieksme pret ostu ir pretrunīga. Speciālisti situāciju skaidro gan ar informācijas nepietiekamību, kas izraisa patvaļīgu ostas attīstības tendenču skaidrojumu, gan ar nepamatotiem pieņēmumiem sabiedrībā, ka ostas finanšu resursi ir nesamērojami un nav skaidra to izmantošana.

RBP ir izstrādāts īstermiņa un ilgtermiņa pasākumu komplekss, kurš vērsts uz sabiedrības informēšanu par ostas darbību un attīstības iecerēm. Komunikācijai tiek izmantotas tradicionālas metodes, dažādi drukas un elektroniskie mediji. Rīgas brīvestas mājas lapa [www.rigasbrivosta.lv](http://www.rigasbrivosta.lv) nodrošina aktuālu informāciju par ostas darbu. Periodiski tiek sniegti paziņojumi preseī, publiskoti sabiedrības intereses saistoši valdes lēmumi, kā arī organizētas intervijas ar RBP un valdes amatpersonām. Informācijas mērķauditorija ir Rīgas

<sup>18</sup> *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*

<sup>19</sup> *Plan the City with the Port*

<sup>20</sup> *Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region*

<sup>21</sup> *Promoting Interregional Cooperation of Ports and Multimodal Transport Structures in the EU*

<sup>22</sup> *Cruise Baltic II*

iedzīvotāji, Rīgas brīvostā strādājošie uzņēmumi, dažādas nevalstiskas organizācijas, kā arī uzņēmēj sabiedrības un tūrisma nozares pārstāvji.

### 3. Ārējās vides raksturojums

Ārējās vides raksturojumā tiek analizēta vide, kurā darbojas Rīgas brīvosta, ņemot vērā globālo un reģionālo ekonomikas situāciju, kā arī ģeopolitiskos apstākļus, ciktāl tas attiecas uz Rīgas brīvostas kravu apgrozījumu. Šajā sadaļā tiek aprakstīta esošā situācija, kā arī tiek sniegta informācija par makroekonomikas ilgtermiņa indikatoriem<sup>23</sup> un to iespējamo ietekmi uz jūras transportu un kravu apgrozījumu visās Baltijas jūras austrumu reģiona ostās kopumā un Rīgas ostā atsevišķi. Neliels ieskats sniegts arī par citu reģiona lielāko, potenciāli konkurējošo, ostu tirgus pozīcijām un plānoto attīstību.

Balstoties uz ārējās vides analīzes rezultātiem tika izstrādāti kravu apgrozījuma prognožu scenāriji, kas aprakstīti *Attīstības programmas* 4. nodaļā.

Ārējās vides analīzē iespēju robežās izmantoti pieejamie 2008.gada nogales statistikas dati un informācija, taču jāņem vērā, ka ne visām ostām un reģioniem bija pieejami aktuālākie dati par 2008. gadu.

#### 3.1. Makroekonomiskās situācijas ietekme uz ostas darbību

Makroekonomiskās situācijas un tirgus procesu aprakstā ekonomikas reģioni tika sagrupēti pa klāsteriem pēc ģeogrāfiskā reģiona un to nozīmes attiecībā uz Latviju. Katram no klāsteriem tika sniegta un analizēta informācija par galvenajiem indikatoriem (skat. *Tabulu nr.5*).

**Tabula nr. 5** *Ekonomiskie klāsteri un galvenie indikatori*<sup>24</sup>

Indikatori	Pielietojanas mērķis	Globāli [1]	ES27 [2]	NVS [3]	Baltijas jūras reģions[4]	Baltijas valstis [5]	Latvija
Ekonomikas izaugsme (iepriekšējo gadu IKP rādītāji un attīstības prognozes)	Kravu plūsmas prognozes	X	X	X	X	X	X
Iedzīvotāju skaita dinamika	Kravu plūsmas prognozes	X	X	X	X	X	X
Darba tirgus rādītāji (bezdarbs, darba ražīgums, izglītība u.c.)	Kravu plūsmas prognozes		X	X	X	X	X
Finanšu tirgus rādītāji (valūta, inflācija, nodokļi u.c.)	Kravu plūsmas prognozes	X	X	X	X	X	X
Patēriņa tirgus indekss	Kravu plūsmas prognozes						
Ārējās tirdzniecības saldo	Vispārīgi		X	X	X	X	X
Energoresursu pieprasījums un piedāvājums	Vispārīgi	X	X				X
Galvenās preču grupas (imports / eksports / tranzīts / cena)	Vispārīgi	X			X		X
Kopējo transporta rādītāju tendences	Kravu plūsmas prognozes	X					
Politiskie lēmumi & normatīvo aktu attīstība	Kravu plūsmas prognozes		X				X
Vides aizsardzības jautājumi	Kravu plūsmas prognozes		X				

[1] Pasaules valstis, kuru ekonomika tika analizēta detalizētāk: **Āfrika, Brazīlija, Ķīna un ASV**

<sup>23</sup> Ārējās vides analīzē ietverta arī nesenās finanšu krīzes īstermiņa ietekme uz ekonomiku

<sup>24</sup> Avots: BMT

**Tabula nr. 5 Ekonomiskie klāsteri un galvenie indikatori<sup>24</sup>**

[2] Austrija, Beļģija, Bulgārija, Čehijas Republika, Dānija, Francija, Grieķija, Igaunija, Īrija, Itālija, Kipra, Latvija, **Lielbritānija**, Lietuva, Luksemburga, Malta, **Nīderlande**, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija, Ungārija, **Vācija** un Zviedrija.

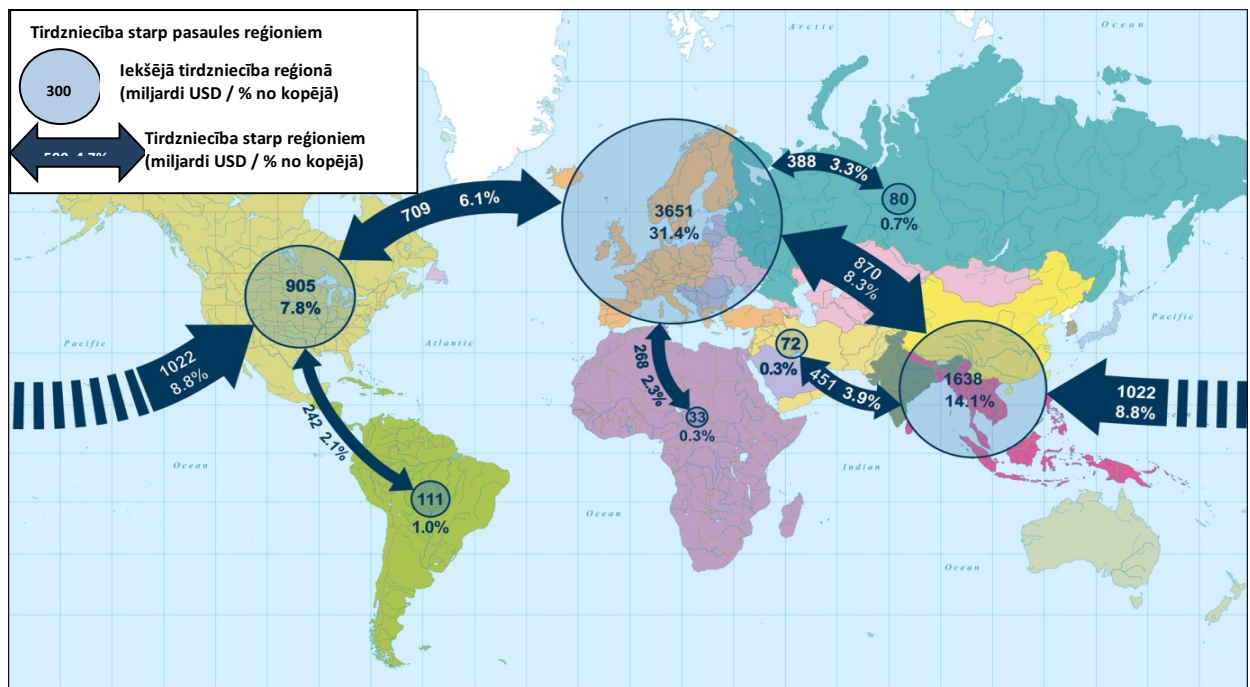
[3] Armēnija, Azerbaidžāna, **Baltkrievija**, Gruzija, **Kazahstāna**, Kirgizstāna, **Krievija**, Moldova, Tadžikistāna, **Ukraina** un Uzbekistāna

[4] Dānija, Igaunija, Krievija, Latvija, Lietuva, Polija, Somija, Vācija un Zviedrija

[5] Igaunija, Latvija un Lietuva

Tirdzniecības globalizācijas apstākļos, tirdzniecības attiecības valstu, reģionu un uzņēmumu starpā (*Attēls nr. 6*) veido kompleksu struktūru, kā rezultātā gan globālās, gan reģionālās tirgus attīstības tendences ietekmē arī Latviju un Rīgu, Rīgas ostu, tās klientus un pakalpojumu saņēmējus.

**Attēls nr. 6 Globālā tirdzniecība 2007.gadā<sup>25</sup>**



**3.1.1. Rīgas brīvostas ģeogrāfiskais konteksts**

Analīzes ietvaros Rīgas brīvostas, tās klientu (stivdorkompāniju, loģistikas pakalpojumu sniedzēju u.c.) un ostas pakalpojumu saņēmēju (kuģošanas līniju u.c.) ārējā ekonomiskā vide tika skatīta no globālās un lokālās perspektīvas, un ņemot vērā iespējamo ietekmi uz Rīgas brīvostas attīstību tika aplūkotas šādas valstis, ekonomikas zonas un reģioni:

- lielākie globālās ekonomikas attīstības virzītājspēki **Brazīlija, Ķīna, Dienvidāfrika un ASV**;
- **Eiropas Savienība** un tās 27 dalībvalstis (ES27) (skatīt arī nodaļu 2.3.1). Atsevišķi tika analizētas arī četras Latvijas ārējās tirdzniecības aktivitātei nozīmīgākās Rietumeiropas valstis - Vācija, Nīderlande, Zviedrija un Lielbritānija;
- **Neatkarīgo valstu savienības (NVS) valstis<sup>26</sup>**, kam Latvijas ostas ir būtisks posms tranzīta kravu transportam. Tādējādi politiskā situācija, ekonomikas attīstība, kā arī infrastruktūras attīstība NVS

<sup>25</sup> Avots: Informācija, ko BMT ieguvis no ANO

<sup>26</sup> NVS ir starptautiska organizācija jeb alianse, kas ietver 9 no 15 bijušajām Padomju Republikām, t.i., Armēnija, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Gruzija, Kazahstāna, Kirgizstāna, Krievija, Moldova, Tadžikistāna, Uzbekistāna. Lai aptvertu ģeogrāfisko reģionu, NVS valstu starpā iekļauta arī Ukraina, lai gan tā nav ratificējusi NVS līgumu. Nav ņemts vērā arī nesensais Gruzijas lēmums izstāties no NVS.

valstīs ietekmē reģiona tirgu un Latvijas ostu (t.sk. Rīgas brīvostas) attīstību tiešā un netiešā veidā. Valstis, kas nodrošina lielāko kravu apgrozījumu Rīgas brīvostā un tika padziļināti analizētas, ir Baltkrievija, Kazahstāna, Krievija un Ukraina;

- **Baltijas jūras reģions (BJR)**, kas ietver gan ES27, gan NVS valstis ar tiešu pieeju Baltijas jūrai<sup>27</sup>. Šis valstis (un to ostas) Latvijai un Rīgas brīvostai ir gan tiešie konkurenti, gan potenciālie sadarbības partneri, ņemot vērā Rīgas brīvostas savienojumus ar sauszemes transporta infrastruktūru. Gadsimtu gaitā šī reģiona ietvaros valstis ir izveidojušas ciešas un intensīvas tirdzniecības saites un sadarbības tīklu, kas nosaka reģiona ekonomikas dinamiku.
- Tika analizētas arī **visas trīs Baltijas valstis – Igaunija, Latvija un Lietuva**. Gadsimtiem ilgi šo valstu ostas tika izmantotas kā tranzīta ostas austrumu un dienvidu reģioniem, kam nav tiešas pieejas pie jūras.

### 3.1.2. Makroekonomiskās attīstības tendences reģionā.

Rīgas brīvosta atrodas dinamiski augošu valstu reģionā, kas vienlaicīgi nodrošina labas attīstības iespējas, bet kurā valda arī spēcīga konkurence un ir sarežģīti politiskie apstākļi.

Lai gan reģionā ir salīdzinoši mazs iedzīvotāju skaits un zems rūpnieciskās attīstības līmenis, salīdzinot ar Rietumu un Centrāleiropas valstīm pēdējo gadu laikā bija vērojama strauja reģiona ekonomikas izaugsme. Ņemot vērā globālo ekonomikas lejupslīdi, arī šajā reģionā straujajai izaugsmei sekoja tikpat straujš ekonomikas izaugsmes tempu kritums, kas ietekmēs valstu attīstības tendences turpmākajos gados.

Attiecībā uz Rīgas brīvostu, iespējami vairāki attīstības scenāriji, kuru virzību var ietekmēt dažādi faktori:

- Vidējā līdz ilgtermiņā tiek prognozēts energoresursu cenu pieaugums, kas skaidrojams ar fosilo energoresursu ierobežoto daudzumu pasaulē un joprojām pieaugošo pieprasījumu. Šī tendence ir tieši saistīta ar Rīgas brīvostas darbību, jo energoresursu kravas veido lielāko daļu no kopējā kravu apgrozījuma ostā. Energoresursu cenu pieaugumam var būt gan pozitīva, gan negatīva ietekme: var pieaugt eksporta apmēri no NVS valstīm, bet no otras puses - līdz ar pārvaldījumu izmaksu palielināšanos, var tikt negatīvi ietekmēti globālās tirdzniecības procesi un samazināties tālo distanču jūras pārvaldījumu apjomi.
- Turpmākajās desmitgadēs tiek prognozēta ievērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās Centrālās, Austrumeiropas un NVS valstīs, kā rezultātā samazināsies pieprasījuma apmēri. Tomēr, iespējams, ka pieaugošā dzīves līmeņa rezultātā šīs tendences sekas nebūs jūtamas.
- Krievija arī turpmāk plāno palielināt savu ostu infrastruktūras jaudu stratēģisku kravu eksportēšanai. Piemēram, Krievijai būtu iespējas palielināt tās naftas produktu eksporta apjomus, tomēr šo mērķi var ietekmēt vairāki šķēršļi: sliktas kvalitātes autoceļu un dzelzceļa infrastruktūra, kas nespēj nodrošināt Krievijas ostu kravu daudzuma pārvaldījumus, kā arī ilgi (un tādējādi novēloti) lielu infrastruktūras projektu sagatavošanas un uzsākšanas procesi. Šādas attīstības rezultātā, eksporta kravu plūsma var tikt virzīta caur citu valstu ostām. Turklāt var pieaugt naftas produktu pieprasījums no Centrālās ziemeļvalstīm, jo pārvaldījumi pa Melno jūru arī turpmāk varēs tikt veikti tikai ļoti ierobežotā apmērā.
- Tā kā konteineru kravu pārvaldījumu apmēri pasaulē ir sasnieguši ļoti augstu līmeni, bet Baltijas jūras reģionā tie joprojām veido tikai nelielu daļu no kopējā kravu pārvaldījumu apjoma, pastāv labas iespējas ostu darbības attīstībai šajā jomā. Jau šobrīd vairākās Baltijas jūras reģiona ostās, tostarp – arī Rīgas brīvostā, tiek ieviesti projekti, lai palielinātu konteineru termināļu jaudu. Veicot ostu attīstības projektu analīzi, tika secināts, ka, līdz ar minēto projektu realizāciju reģiona ostās, iespējams, BJR kopumā tiks pārsniegta šī kravu pārvaldījumu veida reāli nepieciešamā jauda.
- Naftas un naftas produktu augsto cenu rezultātā arī turpmāk tiks veicināta NVS valstu, kas lielākoties ir arī kravu izcelsmes valstis, ekonomikas attīstība, bet tai pat laikā ekonomikas lejupslīde pasaules valstīs palēninās izaugsmes tempu. Tiek prognozēts, ka IKP pieaugums NVS valstīs 2009. gadā sasniegs tikai 3,2%, un līdz ar pirmajām ekonomikas atlabšanas pazīmēm 2010. gadā būs vērojama IKP rādītāja

<sup>27</sup> Baltijas jūras reģions (BJR) ietver Dāniju, Igauniju, Krieviju, Latviju, Lietuvu, Poliju, Somiju, Vāciju un Zviedriju.

pieauguma palielināšanās, sasniedzot 5,9% pieaugumu. Ievērojams IKP pieaugums arī turpmāk prognozējams atsevišķās NVS valstīs, t.i. Azerbaidžānā, Armēnijā, Moldovā un Uzbekistānā.

### 3.1.3. Rīgas brīvostas ģeogrāfiskās darbības areāls

Rīgas brīvostā dominē tranzīta kravas, kas nozīmē, ka osta galvenokārt ir kravu ceļš to piegādēm ārpus Latvijas.

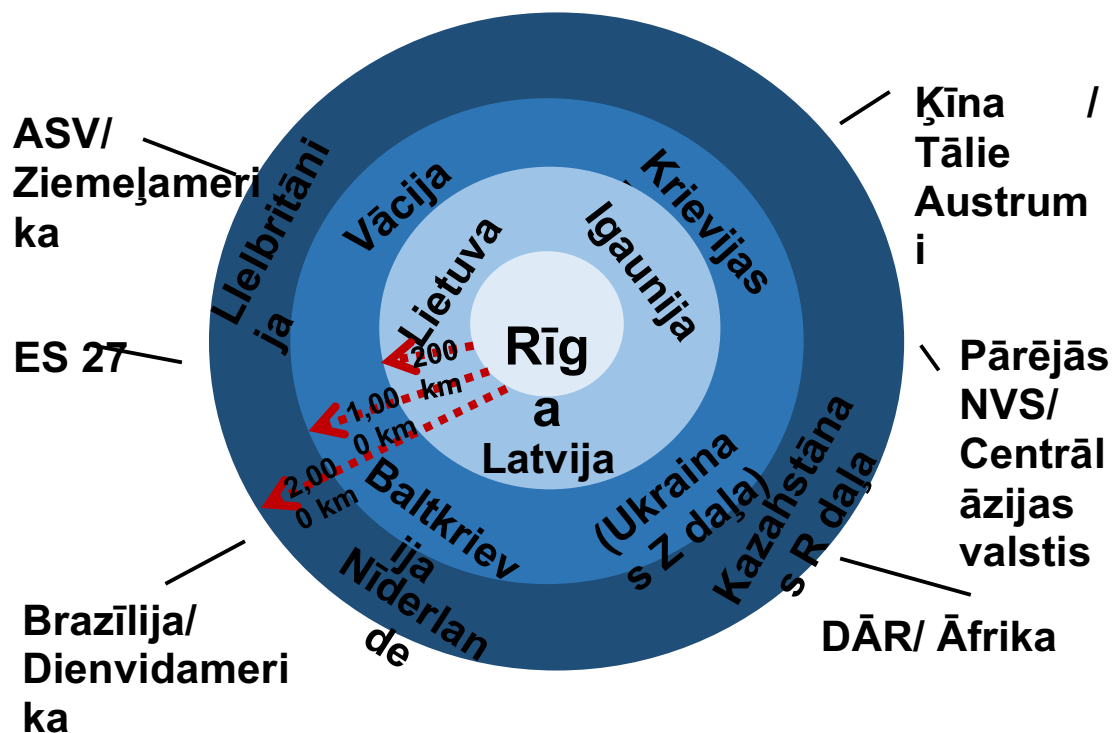
Rīgas ostā pārkrauto kravu izcelsmes un patēriņa tirgi tiek saukti par teritoriju, ar kuru osta ir savienota pa sauszemes transporta infrastruktūru un ostas ģeogrāfisko darbības areālu (*Attēls nr.7*). Kravu plūsmas izdala arī pēc to virziena un transporta veida, ar kurām tās tiek pārvadātas – skatīt kravu plūsmas matricu *Pielikumā nr.1*

Ostas ģeogrāfiskās darbības areālā tiek nodrošināta regulāra satiksme no ostas uz attiecīgo reģionu, kā arī pretējā virzienā, pa jūras un / vai sauszemes ceļiem, ietverot arī jau attīstītos *īso jūras distanču* un *fīderu* pārvadājumus ar regulāru kustības grafiku.

Kopumā Rīgas ostas darbība aptver reģionu līdz pat aptuveni 2000 km rādiusā.

Lai gan Rīgas brīvostā tiek pārkrauts salīdzinoši liels kravu apjoms no un uz pārijūras reģioniem, t.i. Ziemeļamerika, Dienvidamerika, Āfrika, kā arī Tālie Austrumi, tomēr pašlaik netiek nodrošināti tiešie pakalpojumi. Lielākoties šīs kravas tiek tālāk transportētas uz Ziemeļeiropas ostām – Antverpeni, Brēmerhāfeni, Hamburgu vai Roterdamu. Tādējādi pārijūras reģioni nevar tikt uzskatīti par Rīgas brīvostas ģeogrāfiskās darbības areālu.

Attēls nr. 7 Rīgas brīvostas ģeogrāfiskās darbības areāls<sup>28</sup>



Teritorijas, ar kurām Rīgas ostai ir nodrošināta regulāra satiksme abos virzienos un ar kurām osta ir savienota tikai pa sauszemes transporta infrastruktūru, ietver Igauniju, Latviju, Lietuvu, Krievijas rietumdaļu, Baltkrieviju, kā arī Kazahstānu un Uzbekistānu. Rīgas ostas sauszemes savienojumus galvenokārt raksturo attīstīta dzelzceļa infrastruktūra (skatīt sadaļu 2.2.).

<sup>28</sup> Avots: BMT, balstoties uz informāciju, kas iegūta no stivoriem un Rīgas brīvostas pārvaldes

### 3.1.4. Tranzīta sektora attīstība

Tranzīta kravām ir būtiska loma visu trīs Baltijas valstu ostu un transporta nozares attīstībā. Teritorija, ar kuru katra valsts savienota pa sauszemes transporta infrastruktūru, ir pārāk maza, lai spētu nodrošināt pietiekamu apgrozījumu ostās. Tai pat laikā reģioniem un valstīm, kas atrodas ostu ģeogrāfiskās darbības areālā, nav apmierinoša tieša transporta savienojuma vai arī šīm valstīm un reģioniem vispār nav tiešas piekļuves jūrai un tādēļ tās ir atkarīgas no Baltijas valstu ostu kapacitātes.

Latvijas ģeopolitiskā atrašanās vieta un labi attīstītā transporta infrastruktūra veido priekšrocības turpmāku tirdzniecības attiecību paplašināšanā un transporta koridoru starp Austrumiem un Rietumiem izveidē (skatīt arī sadaļu 2.2). Tā kā šobrīd notiek straujas izmaiņas starptautiskajā tranzīta pakalpojumu tirgū, nepieciešama ne tikai esošās infrastruktūras modernizācija, bet arī jaunu transporta un informācijas tehnoloģiju ieviešana, kā arī izglītības nodrošināšana šajā un citos sektoros, jo transporta infrastruktūra kā komplekss ietver dažāda veida institūcijas, organizācijas, telpas un iekārtas.

Starptautiskā prakse liecina, ka tranzīta kravu novirzīšanu uz ostām ietekmē divas faktoru grupas:

- Infrastruktūras stāvoklis un attīstības plāni (ostas, virszemes un krasta infrastruktūra, pakalpojumu infrastruktūra, piekļuves iespējas)
- Ārējie faktori, piemēram, ekonomikas izaugsme, finanšu tirgi, iedzīvotāju skaita izmaiņas, darba tirgus (pieejamība, izglītība u.c.), transporta izmaksas, vides apsvērumi un politiskās attiecības.

Tomēr jāņem vērā, ka mūsdienu apstākļos piegādes ķēžu attīstība notiek pēc principa „no durvīm līdz durvīm”, kas savukārt nozīmē, ka piegādes ķēde ir tieši tik stipra, cik tās vājākais posms. Līdz ar to ir ļoti būtiski, lai osta nebūtu šis „vājākais posms” un, lai to nodrošinātu, viens no centrālajiem uzdevumiem ir izveidot labu ostas savienojumu ar pārējiem transporta veidiem, veicot infrastruktūras attīstīšanu, organizatoriskos pasākumus, kā arī ieviešot un uzlabojot komunikācijas hierarhiju un sistēmu.

Analizējot Rīgas pilsētu un Rīgas brīvostu tranzīta attīstības kontekstā, kā galvenie kravu apjomu ietekmējošie faktori tika analizēti – politiskās attiecības ar kaimiņvalstīm un transporta infrastruktūras (Eiropas dzelzceļa tīkls, Rīgas pilsētas transporta sistēma) attīstība.

Rīgas brīvostas ģeogrāfiskā darbības areāla ietvaros, kravu apgrozījumu visbūtiskāk ietekmē Latvijas valdības, Eiropas Savienības, Krievijas un Baltkrievijas politiskie lēmumi.

#### ***Infrastruktūras un koridoru attīstība***

Baltijas valstu ostas kopumā tiek uzskatītas par „Eiropas Savienības vārtiem uz Austrumu tirgiem”, jo vienlaicīgi šīs valstis ir ES dalībvalstis un tieši robežojas ar Krieviju, kas ir nozīmīgākā reģiona attīstības ekonomikas valsts (skatīt sadaļu 2.2).

Tā kā Rīgas osta ir tranzīta osta, tās attīstības veicināšanai, līdzīgi kā citām ostām reģionā, būtiska ir reģionālās un starpvalstu infrastruktūras attīstība. Veicot transporta ķēdes uzlabojumus, tiek sekmēts kravu apjomu pieaugums un jaunu kravu, kā arī ar kravu pārvadājumiem saistītu pakalpojumu piesaistīšanas iespējas.

#### ***1. Dzelzceļa infrastruktūra ostas ģeogrāfiskās darbības areālā***

Eiropas dzelzceļa tīklā tiek plānota virkne attīstības projektu, no kuriem vairāki var tieši ietekmēt Rīgas brīvostas kravu apgrozījumu:

- Tiek plānots attīstīt trans-Eiropas dzelzceļa līniju *Rail Baltica*, kas savienotu Helsinkus – Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu un Berlīni, ar mērķi uzlabot kravu plūsmu uz / no Austrumiem, samazināt pasažieru braukšanas laiku un attiecīgi arī samazināt autotransporta satiksmi. Līdz 2013.gadam tiek plānots rekonstruēt esošo dzelzceļa posmu Kauņa – Rīga – Tallina, nodrošinot (pasažieru un kravas) dzelzceļa pārvadājumus ar ātrumu vismaz 120 km/h, tomēr pārējā projekta daļa joprojām atrodas agrīnā plānošanas posmā. Rail Baltica izveide vēl vairāk pastiprinātu Rīgas stratēģisko nozīmi, atrodoties principālā dzelzceļa koridora centrā, kas savieno būtiskus Austrumu – Rietumu un Ziemeļu – Dienvidu transporta maršrutus.

- Somijā tiks izbūvēts jauns sliežu ceļš paralēli esošajai Turku līnijai, kā rezultātā tiks uzlabota dzelzceļa satiksmes plūsma un tiks nodrošināta iespēja palielināt Krievijas tranzīta importa/eksporta apjomus caur Turku ostas dzelzceļa termināli;
- Līdz 2020. gadam plānots izbūvēt paralēlu sliežu ceļu arī Baltijas valstu Ziemeļu – Dienvidu koridorā.

Bez jau minētajiem projektiem, ES plāno arī citus dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanas pasākumus. Būtiski, ka dzelzceļa sliežu platums Latvijā un Krievijā atšķiras no Rietumeiropas valstīm. Lai gan šo atšķirību rezultātā rodas transporta infrastruktūras nepilnības un tas ietekmē kopējo dzelzceļa sistēmas kapacitāti posmā starp Austrumiem un Rietumiem, vienlaicīgi šī atšķirība ir pamatots iemesls preču transportēšanai ar kuģiem.

## 2. Rīgas pilsētas transporta koridoru attīstība

### Autoceļi

Laikā no 1997. Līdz 2007.gadam Rīgas reģionā reģistrēto automašīnu skaits un braucēju skaits, kas ierodas Rīgā uz darbu no citiem Latvijas reģioniem, ir divkāršojies (Rīgā, Jūrmalā un Rīgas rajonā reģistrēto automašīnu skaits 2007.gadā sasniedza aptuveni 450 000). Šajā laika posmā ievērojami pieaudzis arī kravu apgrozījums Rīgas brīvastā, kā rezultātā pieaugusi kravas automašīnu satiksmes intensitāte. Tomēr, finanšu resursu trūkuma dēļ, ierobežotā apmērā ir tikuši veikti Rīgas pilsētas un reģiona satiksmes infrastruktūras uzlabojumi.

Rīgai ir tikai viens apvedceļš (ar augstu satiksmes intensitāti) un tāpēc ievērojama daļa kravas transporta uz un no Rīgas ostas virzās caur blīvi apdzīvotām pilsētas daļām un pilsētas centru, kur vērojama salīdzinoši augsta satiksmes intensitāte. Turklāt vienlīmeņa dzelzceļa šķērsojumi izraisa papildus satiksmes plūsmas palēnināšanos. Viena no Rīgas pilsētas noteiktajām prioritātēm kopējās pilsētas attīstības veicināšanai ir uzlabot reģionālo infrastruktūru, un šobrīd ir izstrādāta autoceļu attīstības programmas 1.redakcija (Skatīt *Pielikumu Nr.2, Attēlu nr. 13*, kā arī sadaļu 2.5.4).

Rīgas ostas attīstībai nozīmīgākos pilsētas autotransporta infrastruktūras attīstības projektus skatīt *Pielikumā nr.3*.

### Dzelzceļš

Dzelzceļa infrastruktūras esošā situācija un tīkla nepilnības Rīgas pilsētas ietvaros ir analizētas sadaļā 2.5.4. Šo nepilnību novēršanai, kā arī dzelzceļa tīkla attīstīšanai ņemot vērā Rīgas ostas vajadzības, Latvijas dzelzceļš un RBP kopējā sadarbībā ir identificējuši nākamo 10 gadu dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektus. Šo projektu detalizētāku aprakstu skatīt *Pielikumā Nr.2 (Attēlā nr.12)*, kā arī *Pielikumā nr.3*.

### 3.1.5. Nozīmīgākās Rīgas brīvastas kravu grupas un nākotnes iespējas

Analizējot vēsturiskos un esošos apgrozījuma rādītājus, atsevišķas Rīgas brīvastā pārkrautās kravu grupas ir īpaši nozīmīgas un paredzams, ka tās saglabās savu nozīmību. Tomēr citu kravas veidu pārkraušana, kā arī specifisku nišu apkalpošana Rīgas brīvastai varētu kļūt īpaši svarīga, lai saglabātu konkurētspēju arī nākotnē. Rīgas brīvastas potenciālās kravu grupas tika identificētas balstoties uz iepriekšējā laika periodā pārkrauto kravu grupu rādītājiem<sup>29</sup>, intervijām ar stivodorkompānijām, kas darbojas Rīgas ostā<sup>30</sup>, intervijām ar kravu aģentiem un kuģošanas līnijām, kas sadarbojas ar Rīgas ostu<sup>31</sup>, kā arī no veiktajām tirgus izpētēm un kravu grupu analizēm. Informācija par RoPax un kruīza kuģiem iegūta no tehniski ekonomiskā pamatojuma, kas nesen tika veikts Rīgas brīvastas pārvaldes uzdevumā.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> Avots: Rīgas brīvastas statistika

<sup>30</sup> Avots: vietu apskate un intervijas ar stivodoruņēmumiem 2008. gada 16. jūnijā

<sup>31</sup> Avots: no intervijām, kas tika veiktas 2008. gada jūlijā

<sup>32</sup> Avots: Tehniski ekonomiskā pamatojuma un tehniskā projekta RO-PAX un kruīzu kuģu terminālim Rīgas brīvastā izstrāde, ko veica personu apvienība Inros Lackner AG, Hamburg Port Consulting un Sia Olimps



Tabulā nr.6 dots pārskats par pašreiz nozīmīgākajām un potenciāli nozīmīgākajām kravu grupām, šie dati tika izmantoti par pamatu kravu apgrozījuma prognožu sagatavošanai (Attīstības programmas 4.nodaļa).

**Tabula nr. 6** Kravas veidu proporcionālais sadalījums kravu grupās. Potenciālie kravu veidi, kas nākotnē varētu tikt pārkrauti Rīgas brīvastā<sup>33</sup>

Preču grupa: (treknrakstā: potenciālās preču grupas, kas nākotnē varētu tikt pārkrautas Rīgas brīvastā, bet šobrīd netiek pārkrautas vispār vai to apjomi ir ļoti mazi)	Paredzamais kravas veids				
	Beramkravas	Lejamkravas	Ģenerālkravas	Konteineri	RoRo
Lauksaimniecības tehnika			20%	15%	65%
Kaučuks, gumija			70%	30%	
Ogles	100%				
Konteineri				100%	
Kokvilna			75%	25%	
Minerālmēsli	100%				
Saldēta vistas gaļa / gaļa / zivis			30%	70%	
<b>Labība</b>	100%				
Grants, smilts	100%				
<b>Metāla rūda, metāls un tērauds</b>	9%		85%	6%	
<b>Piena pulveris</b>			95%	5%	
Naftas produkti		100%			
<b>Papīra produkti</b>			70%	10%	20%
<b>Dzīvnieku barība</b>			60%	40%	
Cukurs	100%				
Transporta līdzekļi (vieglās a/m, kravas a/m, furgoni)				1%	99%
Kokmateriālu izstrādājumi (ražojumi, kokmateriāli, šķelda, granulas)	16%		70%	14%	

### 3.2. Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas jūras pārvadājumu tirgus

Turpmākajās nodaļās analizētas Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas lielākās ostas, kas var tikt uzskatītas par Rīgas brīvastas tiešajiem konkurentiem, tostarp: Hamina, Helsinki, Kotka (Somija), Kaļiņingrada, Primorska, Sanktpēterburga, Ustluga (Krievija), Tallina (Igaunija), Ventspils un Liepāja (Latvija), Klaipēda un Būtinge (Lietuva), Gdaņska, Gdiņa (Polija).

Ostu novietojumu kartē un to sauszemes infrastruktūru skatīt *Pielikumā Nr.4.1.*

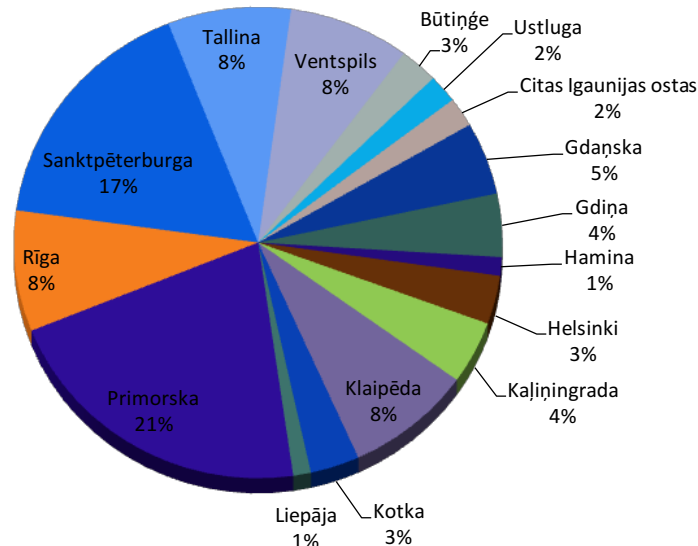
<sup>33</sup> Avots: BMT

### 3.2.1. Ostu raksturojums un to attīstības plāni

#### Esošā situācija

No Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostām lielākais apgrozījums ir Primorskas un Sanktpēterburgas, kā arī Tallinas, Ventspils, Klaipēdas un Rīgas ostām. Tomēr katrai ostai ir atšķirīgs profils, piemēram, Primorskā tiek pārkrautas tikai lejamkravas, bet Sanktpēterburgā – galvenokārt beramkravas un konteineru kravas.

Diagramma nr. 15 Ostu apgrozījuma īpatsvars no kopējā reģiona apgrozījuma 2008.gadā, %



Visas ostas, izņemot Primorsku un Būtiņģi, pārkrauj beramkravas, konteinerus un Ro-Ro<sup>34</sup>. Tāpat arī visās ostās, izņemot Helsinku un Ustlugas ostu, tiek pārkrautas lejamkravas (galvenokārt nafta). Pasažieru termināļi ir Gdiņas, Gdaņskas, Tallinas, Helsinku, Klaipēdas, Ventspils, Sanktpēterburgas un Rīgas ostās, kurās visās ienāk kruīza kuģi un/ vai tām ir Ro-Ro prāmju līnijas.

*Pielikumā Nr.4.2*, apkopota informācija par visu izvērtēto ostu infrastruktūru. Rīgas un Ventspils ostām ir lielākās neizmantotās zemes platības to teritoriju robežās. Nākamās ostas ar lielāko neizmantoto platību ir Polijas ostas un Tallina (500 līdz 750 ha); citu ostu neizmantotās zemes platības ir ievērojami mazākas (apm.140 līdz 370 ha).

Vislielākās ostas pēc piestātņu garuma ir Gdaņska, Gdiņa, Ventspils, Klaipēda un Rīga.

Klaipēdas, Kotkas, Tallinas un Polijas ostām ir lielākās atklātās glabāšanas laukuma platības (55-90 ha), kas saistītas ar konteineru un Ro-Ro pārkraušanu. Tomēr noliktavu un atklātās glabāšanas platības atšķiras katram kravu veidam un, tiešu salīdzinājumu veikšana var būt maldinoša. Dziļākās ostas (iespējamā kuģa iegrimē > 13 m) ir Tallina, Gdaņska (Ziemeļu osta), Kotka, Klaipēda, Ventspils, Primorska un Ustluga.

#### Plānotā ostu attīstība

Lielākā daļa no Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām (Gdaņska, Gdiņa, Hamina, Klaipēda, Ustluga, Ventspils, Sanktpēterburga un Kaļiņingrada) plāno veikt pasākumus, kas saistīti ar ģenerālkravu pārkraušanas jaudas palielināšanu (konteineri, Ro-Ro kravas). Attīstības projekti beramkravu jomā plānoti tikai Rīgas, Ustlugas, Ventspils un Gdaņskas ostās. Sašķidrīnātās gāzes (LNG) termināļus tiek plānots attīstīt Rīgas, Gdaņskas un Ustlugas ostās. Attīstība kruīzu un prāmju līniju jomā plānota Rīgā un Tallinā, turklāt Tallinā plānota arī paralēla nekustamo īpašumu projektu attīstīšana ostas teritorijā. Piekļuves uzlabošanai

<sup>34</sup> Beramkravas ietver dažādas preču grupas, piemēram, ogles, graudi, minerālmēsli, kokmateriālu un metālu produkti.

Rīgas, Haminas, Ustlugas, Gdaņskas un Ventspils ostās plānots veikt kuģošanas kanāla paplašināšanu un/vai padziļināšanu. Rīgā un Gdaņskā plānoti arī uzlabojumi autoceļu un dzelzceļa pievedceļos.

Gdaņskas, Kotkas un Ustlugas ostās tiek plānots attīstīt pakalpojumus ar pievienoto vērtību, piemēram, loģistikas centru izveide, lai stiprinātu ostas lomu piegādes ķēžu ietvaros. Tallinā, Helsinkos un Ventspilī plānots attīstīt arī vieglās rūpniecības un loģistikas parkus apstrādes rūpniecības darbībām, kas būtu izvietoti ostas teritorijā.

*Pielikumā Nr.4.3* sniegts kopsavilkums par Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas lielāko ostu plānoto attīstību.

### 3.2.2. Kravu apgrozījums

Laika posmā no 2000. līdz 2008.gadam pārkrauto kravu apjoms Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās ir gandrīz divkāršojies (Skatīt *Tabulu nr.7*). Krievijas politisko lēmumu (novirzīt stratēģiskās eksporta preces caur Krievijas ostām) rezultātā ievērojamākie apjoma pieauguma rādītāji vērojami Primorskas (atklāta lietošanai tikai 2002. gadā), Kaļiņingradas, Rīgas un Sanktpēterburgas ostās. Liels pieaugums tika fiksēts arī Gdiņas, Klaipēdas, Kotkas un Helsinku ostās, turpretī Ventspils un Būtiņģes ostās 2008. gadā pārkrauto kravu apjoms bija zemāks nekā 2000. gadā.

**Tabula nr. 7** Kopējais kravu apjoms, CAGR<sup>35</sup> un absolūtais pieaugums, 2000 - 2008<sup>36</sup>

Osta	CAGR 2000-2008	Pieaugums (milj. t)	Osta	CAGR 2000-2008	Pieaugums (milj. t)
Gdaņska	0.9%	1.2	Liepāja	4.5%	1.2
Gdiņa	7.6%	6.9	Primorska	35.3%	75.6
Hamina	0.1%	0.0	Rīga	10.4%	16.2
Helsinki	6.5%	4.7	Sanktpēterburga	8%	27.5
Kaļiņingrada	41%	14.4	Tallina	-0.1%	-0.3
Klaipēda	5.5%	10.5	Ventspils	-2.4%	-6.1
Kotka	7.5%	5.1	Būtiņģe	12.7%	5.6

Analizējot kravu apjoma pieauguma rādītāju laika periodā no 2005. līdz 2008. gadam, visvairāk kravu pārkraušanas apjoms ir pieaudzis Būtiņģē – vidēji par 14% gadā, Kotkā (13%), Klaipēdā (11%), Primorskā (10%) un Gdiņā (8%). Rīgas ostas kravu apgrozījuma pieaugums bija vidējs (7%), bet Gdaņskas (-9%) un Tallinas (-10%) ostās kravu apgrozījums samazinājās.

#### Beramkravas

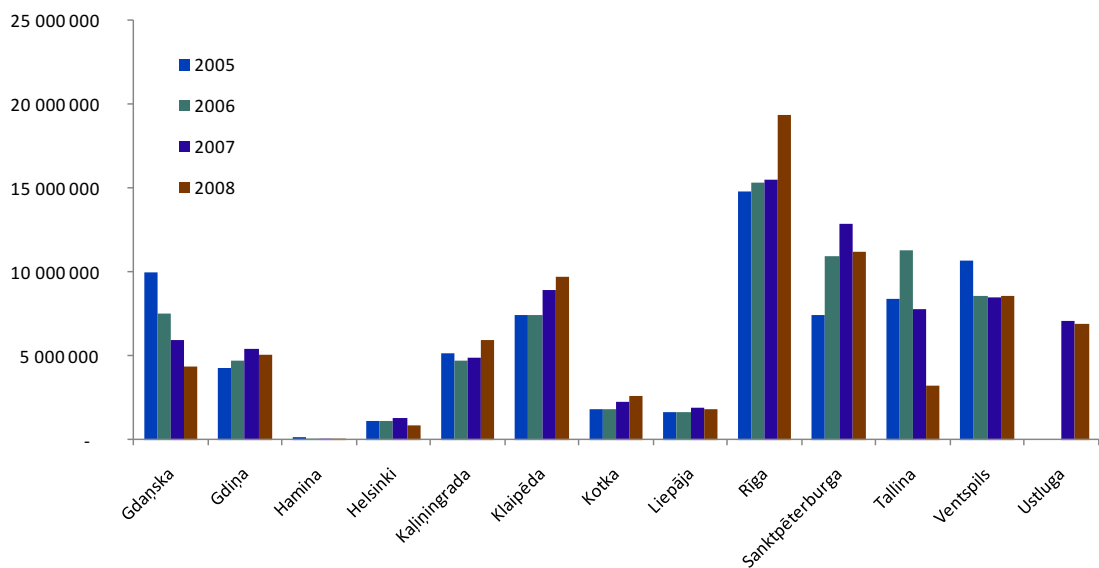
Rīgas, Sanktpēterburgas, Klaipēdas, Ventspils un Ustlugas ostas ir lielākās pēc pārkrauto beramkravu apjoma (skatīt *Diagrammu nr.16*). Laika periodā no 2005. līdz 2008.gadam:

- pārkrauto beramkravu apjoma pieaugums bija Sanktpēterburgas (2005-2007), Rīgas (2008), Kaļiņingradas (2008) un Klaipēdas ostās;
- pārkrauto beramkravu apjoms samazinājās Gdaņskas, Tallinas un Ventspils ostās;
- pārējās ostās pārkrauto beramkravu apjoma rādītāji saglabājās salīdzinoši nemainīgi.

<sup>35</sup> Compound Annual Growth Rate, no angļu valodas – saliktais gada pieauguma rādītājs

<sup>36</sup> Avots: BMT; \* Primorskas ostai dati par 2002.-2008.gadam.

Diagramma nr. 16 Beramkravu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, tonnas, 2005. – 2008. gads<sup>37</sup>

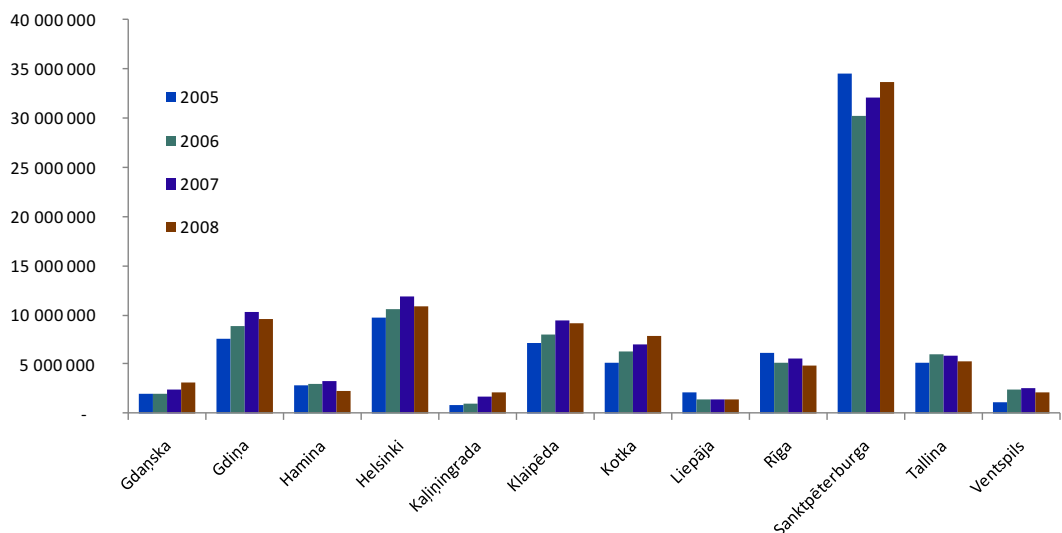


### Ģenerālkravas

Sanktpēterburga ir vadošā osta ģenerālkravu jomā (33,6 miljoni tonnu 2008.gadā, skatīt *Diagrammu nr.17*). Kopš 2000.gada visas ostās bija vērojams apjomu pieaugums ģenerālkravu pārkraušanā, izņemot Rīgas (-5%), Liepājas (-5%) un Tallinas (-3%) ostas. 2008.gadā visās ostās, atskaitot Sanktpēterburgas un Kotkas ostā, bija vērojams ģenerālkravu pārkraušanas apjomu samazinājums.

Laika periodā no 2005. līdz 2008.gadam Kaļiņingradas (vidējais apgrozījuma pieaugums 37% gadā) un Ventspils (vidējais apgrozījuma pieaugums 26% gadā) ostas uzrādīja labākos rādītājus, savukārt Liepājas ostā pārkrauto ģenerālkravu apjoms samazinājās par 13% gadā, īpaši dēļ Ro-Ro līniju pārvietošanās no Liepājas uz Ventspili. Šajā laika periodā samazinājās arī Rīgas, Sanktpēterburgas un Haminas ostās pārkrauto ģenerālkravu apjoms (attiecīgi par 8%, 1% un 4% gadā), turpretī citās reģiona ostās pārkrauto ģenerālkravu apjoms pieauga.

Diagramma nr. 17 Ģenerālkravu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, 2000.-2008.gads<sup>38</sup>



<sup>37</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT

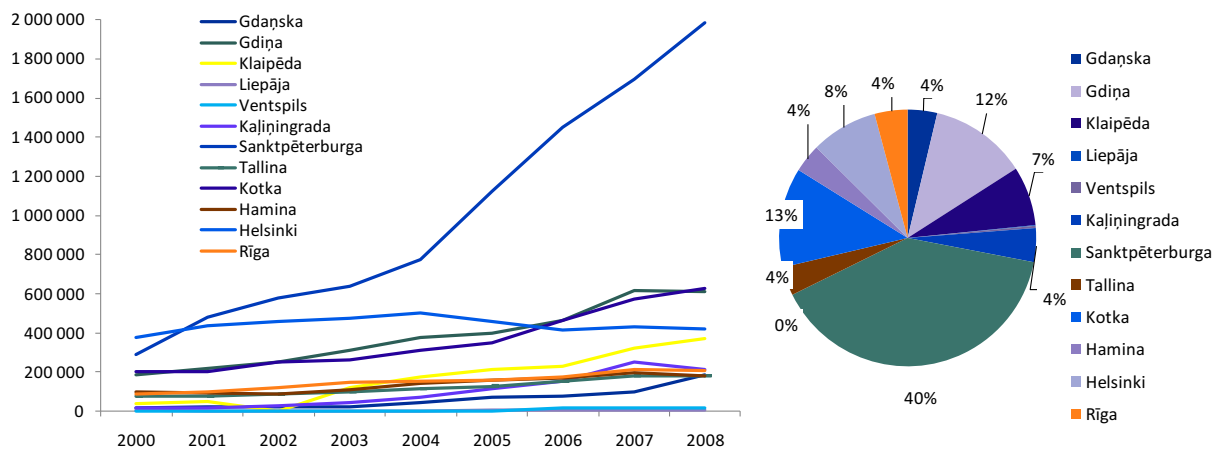
<sup>38</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT

### Konteineri

Kopējais konteineru apjoms, kas tika pārkrauts visās ostās, sasniedza 4,99 miljonus TEU 2008.gadā, t.i. vērojams vidējais pieaugums 17% gadā kopš 2000.gada, tomēr pieaugums nav proporcionāli līdzīgs visās ostās.

Lielākā konteineru osta ir Sanktpēterburga, kur konteineru apgrozījums no 0,3 miljoniem TEU 2000.gadā sasniedza 1,9 miljonus TEU 2008.gadā (CAGR rādītājs 27% gadā), ostas ar nākošo lielāko apgrozījumu bija Gdiņa un Kotka, kurās katrā tika pārkrauti aptuveni 600 000 TEU 2008.gadā (attiecīgi CAGR rādītājs 15% un 16%). Helsinku ostas apgrozījuma rādītāji pieauga lēnākā tempā (CAGR rādītājs 1,4% gadā) līdz aptuveni 420 000 TEU, kas, iespējams, ir maksimums, ņemot vērā, ka osta galvenokārt apkalpo Somijas uzņēmumus un tranzīta daļa ir salīdzinoši neliela (apt. 16 000 TEU 2007.gadā). Klaipēdas ostā tika pārkrauti 373 000 TEU un vērojami labi pieauguma rādītāji kopš 2000.gada (CAGR rādītājs 32% gadā). Kaļiņingradas, Haminas, Rīgas un Tallinas ostā tiek pārkrauti apmēram 180 000 līdz 210 000 TEU, savukārt Ventspils un Liepājas ostā tiek pārkrauti nelieli apjomi (attiecīgi 14 000 TEU un 4 000 TEU).

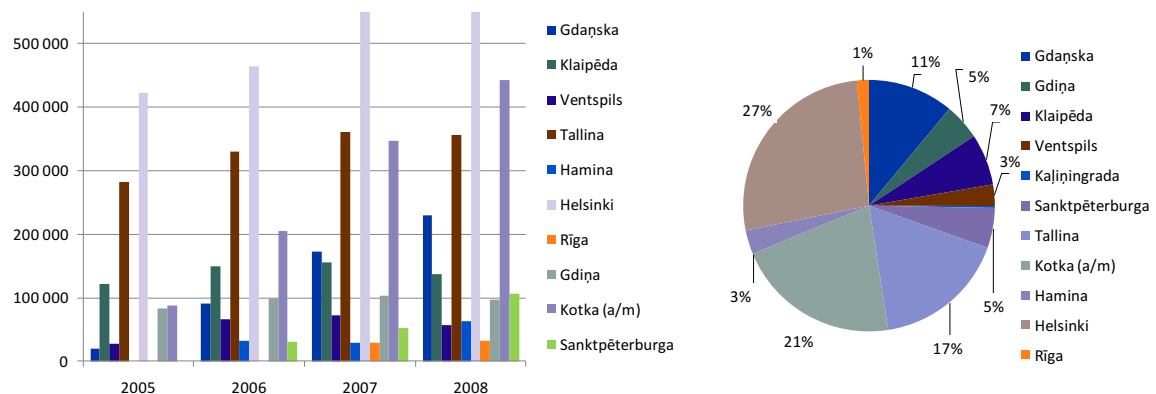
**Diagramma nr. 18** Konteineru apjomi (TEU) Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, apgrozījuma īpatsvars pa ostām 2005.-2008. gads<sup>39</sup>



### Ro-Ro

Diagrammā nr.19 – atainota kopējā tendence ro-ro pārvadājumos (izņemot pasažieru automašīnas) Baltijas jūras reģiona ostās no 2005. līdz 2008. gadam.

**Diagramma nr. 19** Kravas automašīnu, furgonu, sagādes automašīnu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, apgrozījuma īpatsvars pa ostām 2005.-2008. gads<sup>40</sup>



<sup>39</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT

<sup>40</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT

### Lejamkravas

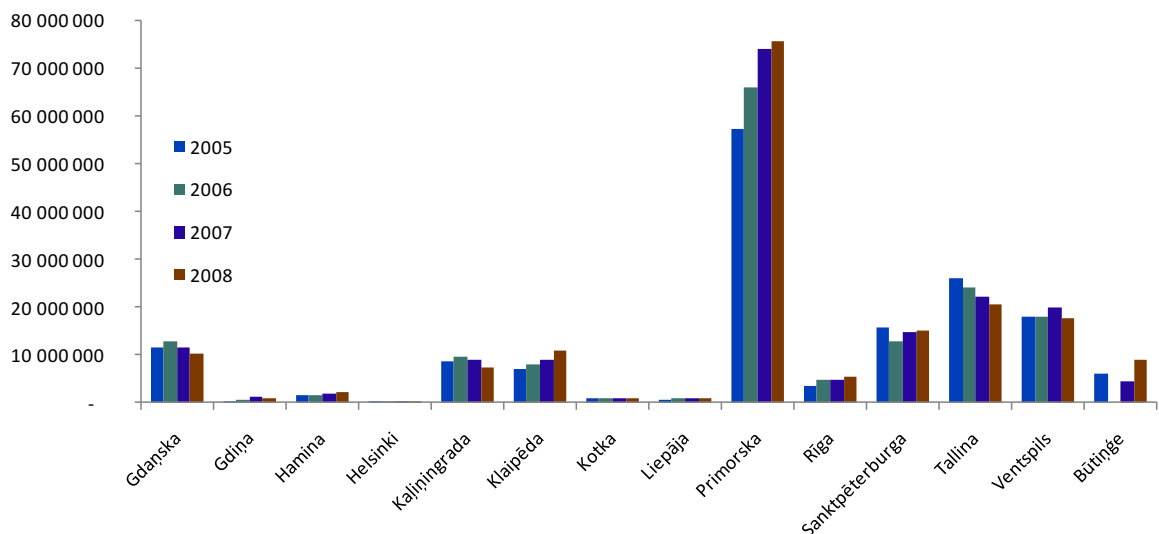
Lielākās lejamkravu ostas, kurās galvenokārt tiek pārkrauta nafta un naftas produkti, ir Primorska, Tallina, Ventspils un Sanktpēterburga (skatīt *Diagrammu nr.20*). Kotka ir lielākā ķīmisko lejamkravu pārkraušanas osta.

Pieaugot naftas eksportam no Krievijas un Baltkrievijas, lielākoties tika noslogotas jaunās Krievijas ostas, novirzot Krievijas naftu uz Krievijas ostām, t.i. galvenokārt uz Primorsku, kā arī uz Kaļiņingradu (veicinot apgrozījuma pieaugumu no 0,8 miljoniem tonnu 2000.gadā līdz 7,4 miljoniem tonnu 2008.gadā). Kopš 2000.gada naftas un naftas produktu pārkraušanas apjomi lielākajā daļā ostu ir pieauguši nedaudz, lielākais pieaugums bija rietumu daļas ostās:

- Gdiņā par 12% (bet kopumā zemi apjomi)
- Gdaņskā par 7% gadā
- Rīgā, Klaipēdā par 8% gadā
- Tallinā par 2% gadā
- Būtiņģē par 13% (vērā ņemama pieaugums 2008.gadā – 4,5 miljoni tonnu)

Tikai Ventspils ostā pārkrautais naftas un tās produktu apjoms samazinājies no 27 miljoniem tonnu 2000.gadā līdz 17,8 miljoniem tonnu 2008.gadā, līdz ar brīdi kad 2002. gadā sāka darboties Primorskas osta. Tomēr, kā redzams *Diagrammā nr.20*, pieaugums ir apstājies un laika periodā no 2005. līdz 2008. gadam tendence ir drīzāk lejupejoša.

**Diagramma nr. 20** Lejamkravu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostās, 2005.-2008. gads<sup>41</sup>

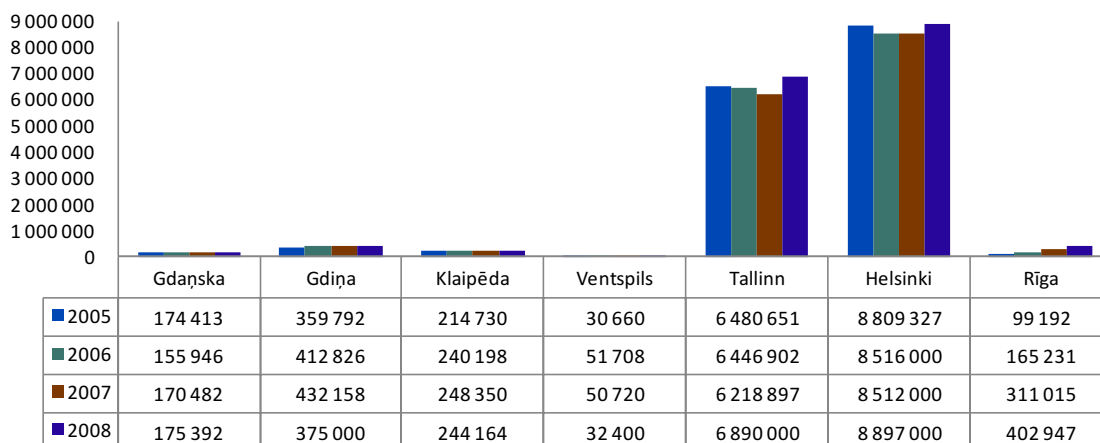


### Pasažieru pārvadājumi

Prāmju pasažieru skaits ir tieši saistīts ar prāmju tīklu un ienākošo kuģu līnijām. Lielākās pasažieru ostas ir Helsinki (8,9 miljoni pasažieru 2008.gadā) un Tallina (6,9 miljoni), kuras savstarpēji savienotas maršrutā Tallina - Helsinki. Gdiņa, Rīga un Klaipēda ir nākošās lielākās ostas ar aptuveni 240 000 līdz 400 000 pasažieriem gadā (skatīt *Diagrammu nr.21*).

<sup>41</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT

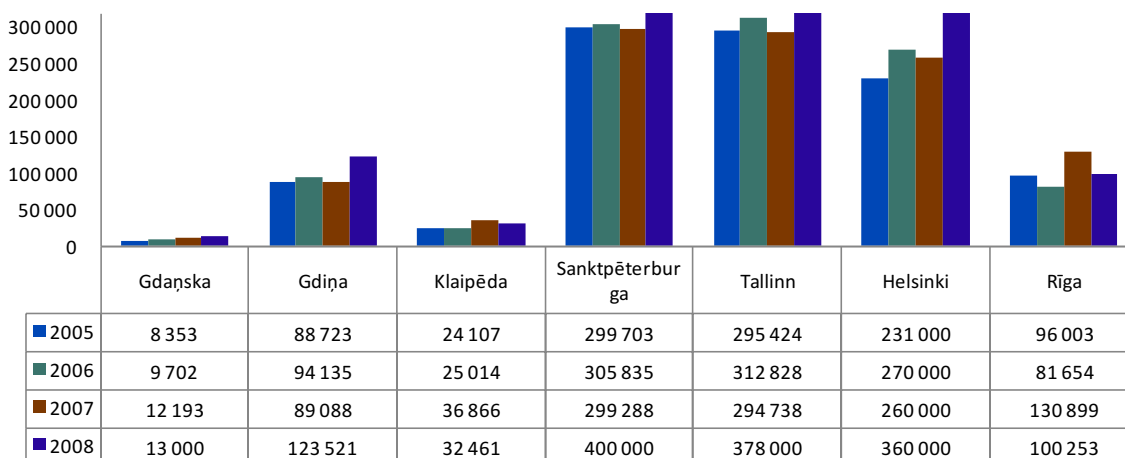
Diagramma nr. 21 Līniju pasažieru skaits Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostās, 2005.-2008.gads<sup>42</sup>



### Kruīza pasažieri

Kruīza kuģu segments visattīstītākais ir Sanktpēterburgā (2008.gadā 400 000 pasažieru) un Tallinā (2008.gadā 380 000 pasažieru) - skatīt *Diagrammu nr.22*. Arī Helsinki ir pievilcīgs galamērķis, kurā 2008.gadā ieradās 360 000 kruīza tūristu (pieaugums par 100 000, salīdzinot ar 2007.gadu). Gdiņa un Rīga ir nākamās lielākās kruīza kuģu ostas. Gdiņas ostā bija ievērojams kruīza tūristu skaita pieaugums 2008.gadā – sasniedzot gandrīz 124 000 pasažieru, savukārt Rīgas ostā kruīza pasažieru skaits samazinājās līdz 100 000 (-31 000). Klaipēdas ostā 2008.gadā ieradās 32 000 pasažieru (par 4 000 mazāk salīdzinot ar 2007.gadu).

Diagramma nr. 22 Kruīza pasažieru skaits Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostās, 2005.-2007.gads<sup>43</sup>



### 3.2.3. Rīgas brīvosta salīdzinājumā ar citām ostām

Ostas efektivitātes un līdz ar to zināmā mērā arī ostas konkurētspēju izsaka sekojošo indikatoru attiecība

- Kravu apgrozījums attiecībā pret teritorijas platību
- Kravu apgrozījums attiecībā pret piestātņu garumu.

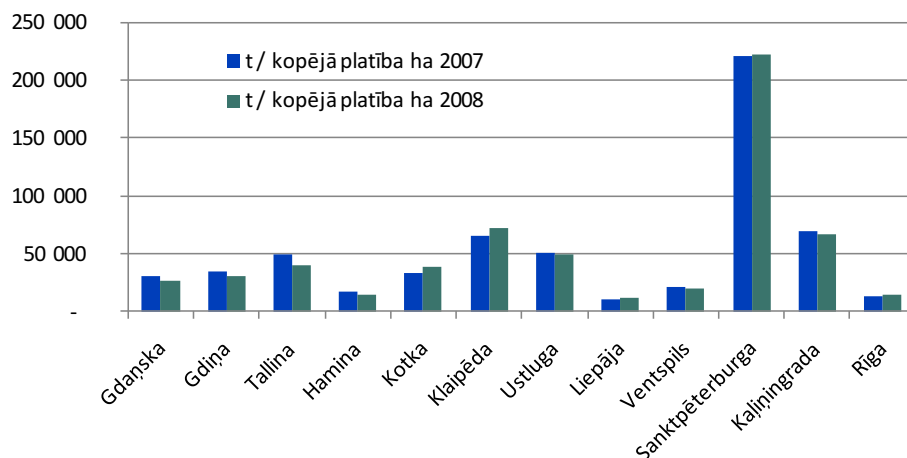
Šī brīža dati par Rīgas ostas apgrozījumu attiecībā pret kopējo teritorijas platību norāda, ka osta, iespējams, neizmanto pietiekami efektīvi tās valdījumā esošo zemi (apt. 2000 ha), taču jāņem vērā, ka RBO robežās ietilpst apjomīgas teritorijas bez tiešas piekļuves Daugavai, kā rezultātā to attīstības iespējas ir ierobežotas. Daugavas kreisajā krastā esošās teritorijas iespējams izmantot efektīvāk, taču jāņem vērā, ka attīstību ierobežo dzīvojamā apbūve, kā arī lai tās attīstītu nepieciešamas investīcijas dzelzceļa un auto

<sup>42</sup> Avots: ShipPax, ostas

<sup>43</sup> Avots: ShipPax, ostas

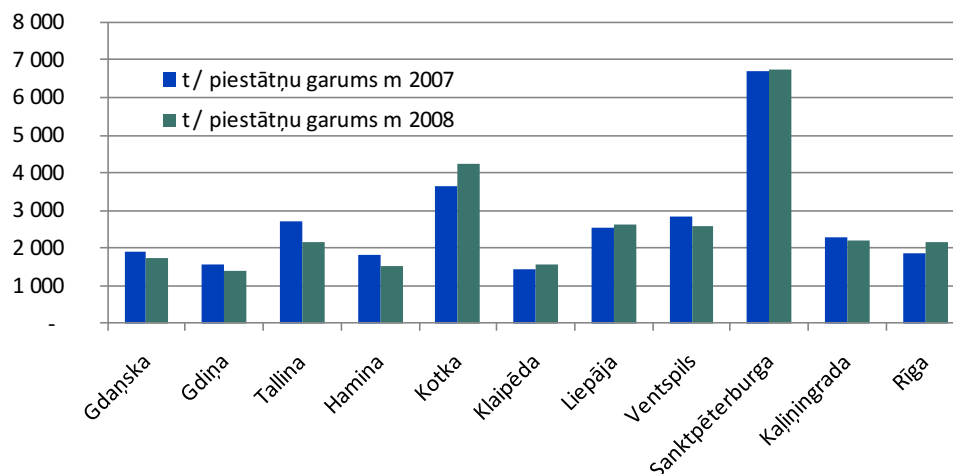
pievedceļu attīstīšanai, zemes sagatavošanai un virszemes infrastruktūras izveidei. Daļa no šiem attīstības projektiem tiek paredzēta šajā Attīstības programmā.

**Diagramma nr. 23** Ostu izmantošanas rādītāji – kravu apgrozījums  $t$  / kopējā platība (ha), 2007. un 2008.gads



Analizējot ostas apgrozījuma rādītājus attiecībā pret piestātņu garumu, Rīga atpaliek no Tallinas, Sanktpēterburgas, Kotkas, Ventspils, Liepājas un Kaļiņingradas

**Diagramma nr. 24** Ostu izmantošanas rādītāji – kravu apgrozījuma  $t$  / kopējais piestātņu garums (m), 2007. un 2008.gads



No visām izvērtētajām ostām izteikti visvairāk noslogotākā ir Sanktpēterburgas osta, vērtējot apgrozījuma rādītājus attiecībā pret zemes platību un piestātņu garumu, savukārt Rīgas osta ir to ostu starpā, kurām ir vienas no lielākajām rezervēm šajās jomās.



## 4. Kravu apgrozījuma prognozes un attīstības scenāriji

Ostas attīstības plānošana ir balstīta uz kravu apgrozījuma prognozēm un ostas klientu pieprasījumu pēc ostas pakalpojumiem. *Attīstības programmā* ir izstrādātas kravu apgrozījuma prognozes līdz 2018.gadam, ietverot arī tendenču prognozes līdz 2030.gadam. Lai gan ilgtermiņa prognozes (līdz 2030.gadam) ir ļoti aptuvenas, tomēr tās sniedz priekšstatu par vispārējo tendenci, un ļauj ostai veikt nepieciešamos sagatavošanās darbus esošās *Attīstības programmas* realizācijas laikā.

Prognožu izstrādei tika izmantota t.s. elastības reizinātāja metodoloģija (*elasticity multiplier methodology*), kas aprakstīta *Pielikumā Nr.5*.

Tika izstrādātas šādas kravu apgrozījuma prognozes:

- prognozes 17 atsevišķiem kravu veidiem – precēm (lauksaimniecības tehnika, kaučuks, akmeņogles, konteineri, kokvilna, minerālmēsli, ātrbojīgas preces (saldēta gaļa un zivis), graudi, grants un smiltis, dzelzsrūda un metāli, piena pulveris, naftas produkti, papīra produkti, mājdzīvnieku barība, cukurs, transportlīdzekļi, kokmateriāli);
- kravu grupu prognozes (beramkravas, lejamkravas, ģenerālkravas, konteineri u.c.)
- kopējā kravu apgrozījuma prognoze

Kravu grupu prognozes ir atsevišķo kravu veidu prognožu rādītāju kopsavilkums, bet kopējā kravu apgrozījuma prognoze ir kravu grupu prognožu rādītāju summa.

Jāņem vērā, ka RoPax un kruīza kuģu pasažieru skaits netika iekļauts kopējos kravu apgrozījuma prognožu rādītājos; šīs prognozes atsevišķi aprakstītas sadaļā 4.1.

### 4.1. Kravu apgrozījuma attīstības scenāriji

Katrai no kravu apgrozījuma prognozēm tika izstrādāti trīs iespējamie attīstības scenāriji: pesimistiskais, bāzes un optimistiskais. Bez jau minēto pasaules ietekmīgāko ekonomiku attīstības, kas aprakstīts 3.nodaļā, būtisks faktors kravu apgrozījuma prognožu izstrādē ir arī ekonomikas attīstības un preču tirdzniecības tendences Rīgas brīvostas ģeogrāfiskās darbības areālā (skatīt kravu plūsmas matricu *Pielikumā Nr.1*). Vairāk informācijas par pieņēmumiem, kas tika iekļauti prognožu izstrādē, dots *Pielikumā Nr.5*. Prognožu izstrādē netika iekļauti politiskie riski, dēļ to mainības un neparedzamības.

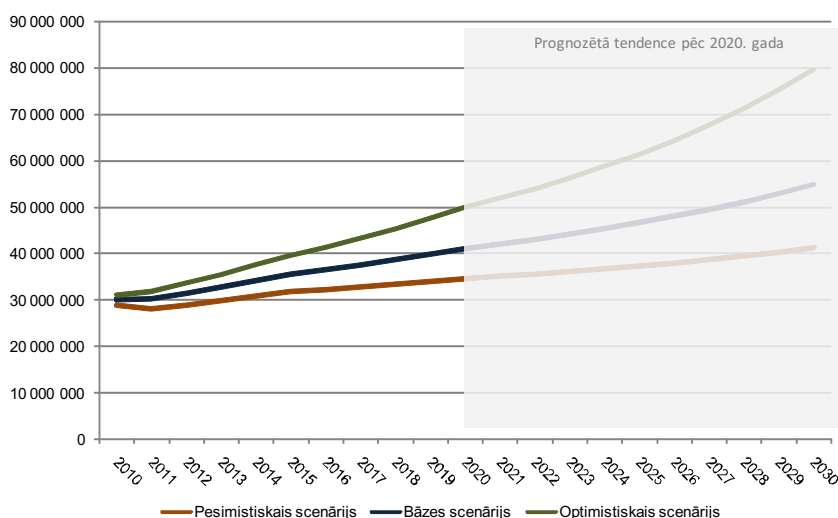
Turpmākajās nodaļās sniegts apgrozījuma prognožu kopsavilkums par:

- Kopējo kravu apgrozījumu;
- Beramkravu apgrozījumu;
- Lejamkravu apgrozījumu;
- Ģenerālkravu apgrozījumu;
- Konteineru kravu apgrozījumu;
- Ro-Ro apgrozījumu;
- R-Pax un kruīza kuģu / pasažieru skaitu

#### 4.1.1. Kopējā kravu apgrozījuma prognoze

Lai gan arī Rīgas brīvostā, līdzīgi kā citās pasaules ostās, ir jūtamas ekonomikas lejupslīdes sekas, kopumā kravu apgrozījums Rīgas brīvostā palielināsies līdz ar Baltijas jūras reģiona valstu turpmāko ekonomikas izaugsmi, lai gan tā būs nedaudz lēnāka nekā pēdējo gadu gaitā. Salīdzinot ar citām ostām Ziemeļeiropā, piemēram, ARA (Amsterdama – Roterdama – Antverpene) zonā, kravu apgrozījuma pieaugums tomēr būs ievērojams.

**Diagramma nr. 25** *Kopējās kravu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020. gadam (tendence līdz 2030. gadam)*



Tabula nr. 8 Kopējā kravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam.

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidējais gadā	Milj. tonnu (2020.g.)
<b>Optim.</b>	2.2%	2.8%	5.3%	5.5%	5.6%	5.5%	4.6%	4.7%	4.8%	4.9%	5.0%	<b>4,6%</b>	<b>49</b>
<b>Bāzes</b>	0.3%	0.4%	4.1%	4.3%	4.3%	4.3%	2.8%	2.8%	2.9%	3.0%	3.1%	<b>2,9%</b>	<b>41</b>
<b>Pesim.</b>	-	-	3.0%	3.1%	3.2%	3.2%	1.6%	1.6%	1.7%	1.8%	2.0%	<b>1,5%</b>	<b>34,5</b>

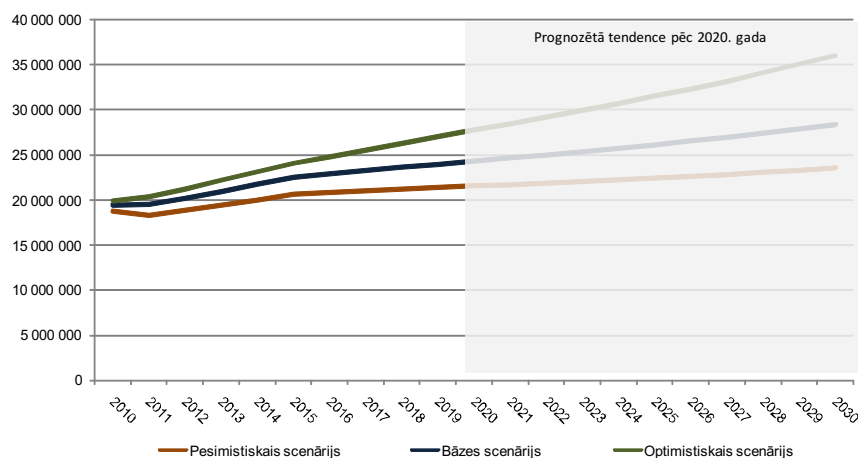
Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma lielāko daļu joprojām veidos divas kravu grupas – ogles un naftas produkti, kas 2010.gadā sastādīs 64% no kopējā apgrozījuma, bet 2020.gadā – aptuveni 60%. Minētās kravu grupas ir cieši saistītas ar Krievijas tirgu un uz tām attiecas politiskie riski, kas ir grūti prognozējami.

#### 4.1.2. Beramkravu apgrozījuma prognozes

Tiek prognozēts, ka 2010.gadā beramkravas veidos 65% no kopējā kravu apgrozījuma Rīgas brīvēstā, bet 2020.gadā – aptuveni 60%. Lielāko daļu, t.i. vairāk nekā 70%, no kopējā Rīgas brīvēstā pārkrauto beramkravu apjoma veidos ogles. Ogļu apgrozījuma rādītājus pārkrāšanu Rīgas brīvēstā ļoti lielā mērā var ietekmēt Krievijas politiskie lēmumi.

Pārējo beramkravu apgrozījuma prognozes un to īpatsvars dots *Tabulā nr.6*. Kravas, kas tika detalizēti izvērtētas, sastāda aptuveni 91% no visām Rīgas brīvēstā pārkratajām beramkravām. Atlikušie 9% netika analizēti un attiecīgi par tiem nav pieejami prognožu rādītāji.

**Diagramma nr. 26** Beramkravu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)



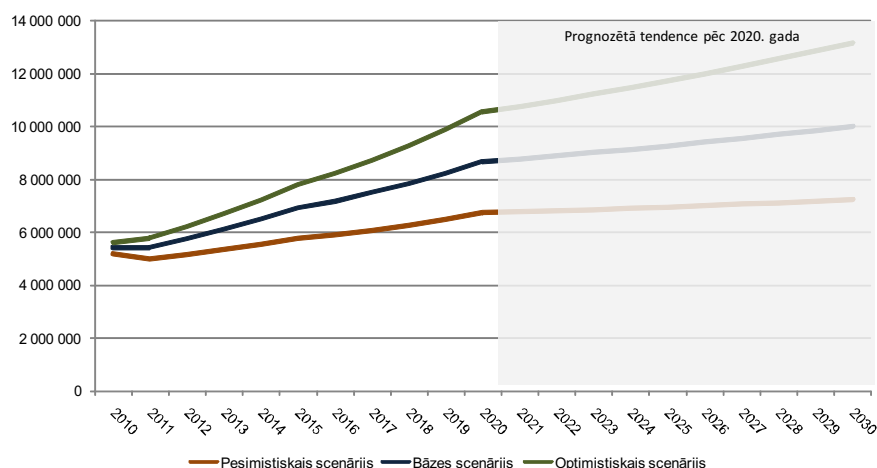
**Tabula nr. 9** Beramkravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidējais gadā	Milj. tonnu (2020.g.)
<b>Optim.</b>	1.8%	2.3%	3.9%	4.1%	4.1%	4.0%	2.9%	2.9%	2.9%	2.9%	2.8%	<b>3,1%</b>	<b>28</b>
<b>Bāzes</b>	0.5%	0.6%	3.4%	3.5%	3.5%	3.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	<b>2,1%</b>	<b>24</b>
<b>Pesim.</b>	-	-	2.8%	3.0%	3.0%	3.0%	0.9%	0.8%	0.8%	0.9%	0.9%	<b>1,1%</b>	<b>21,5</b>

#### 4.1.3. Lejamkravu apgrozījuma prognozes

Tiek prognozēts, ka 2010.gadā lejamkravas veidos 18% no Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma un šis īpatsvars kopējā kravu apgrozījumā saglabāsies nemainīgs arī 2020.gadā. Lejamkravas šobrīd un arī turpmāk būs otra lielākā Rīgas brīvostā pārkrauto kravu grupa, un naftas produkti veido lielāko šīs kravu grupas daļu. Naftas produkti veidos aptuveni 98% no kopējā lejamkravu apjoma 2010.gadā, un 93% - 2020.gadā. Pārējās lejamkravas būs ķīmisko vielu kravas.

**Diagramma nr. 27** Lejamkravu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)



Tabula nr. 10 Lejamkravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

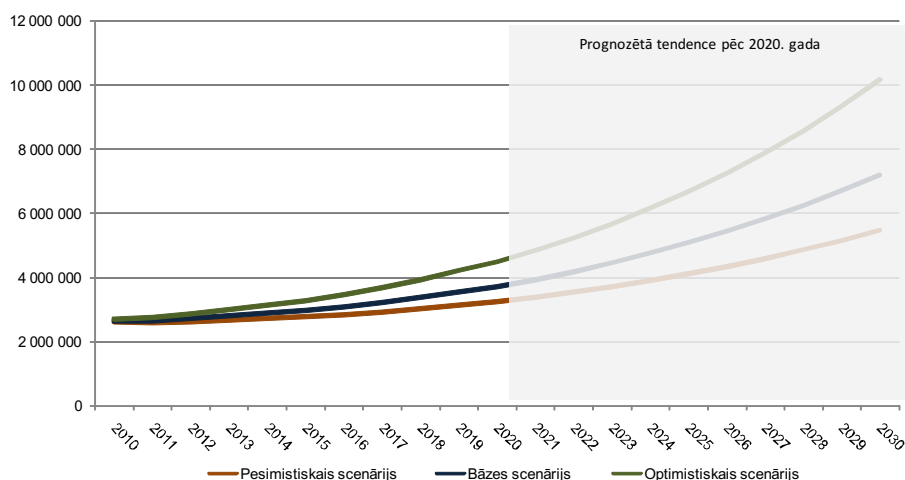
Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidējais gadā	Milj. tonnu (2020.g.)
<b>Optim.</b>	2.2%	3.0%	7.5%	7.7%	7.9%	7.9%	5.6%	5.9%	6.2%	6.6%	7.0%	<b>6,1%</b>	<b>10,5</b>
<b>Bāzes</b>	0.0%	0.1%	6.0%	6.2%	6.3%	6.3%	4.0%	4.3%	4.6%	5.0%	5.4%	<b>4,4%</b>	<b>8,5</b>
<b>Pesim.</b>	-	-	3.5%	3.6%	3.8%	3.8%	2.5%	2.8%	3.2%	3.6%	4.0%	<b>2,2%</b>	<b>6,5</b>

#### 4.1.4. Ģenerālkravu apgrozījuma prognozes

Ģenerālkravu, konteineru un RoRo apjomu prognozes tiek aplūkotas atsevišķi. Tiek prognozēts, ka 2010.gadā ģenerālkravas (neieskaitot konteinerus un RoRo) veidos aptuveni 9% no kopējā kravu apgrozījuma un 9,5% - 2020.gadā. Tā ir trešā lielākā pārkrauto kravu grupa Rīgas brīvostā.

Lielāko īpatsvaru no ģenerālkravu grupas veido kokmateriāli. Pārējās ģenerālkravas apskatītas *Tabulā nr.6*. Detalizēti tika izvērtēts 99% no visām ģenerālkravām attiecībā uz 2010.gadu, bet 95% - attiecībā uz 2020.gadu.

Diagramma nr. 28 Ģenerālkravu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)



Tabula nr. 11 Ģenerālkravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

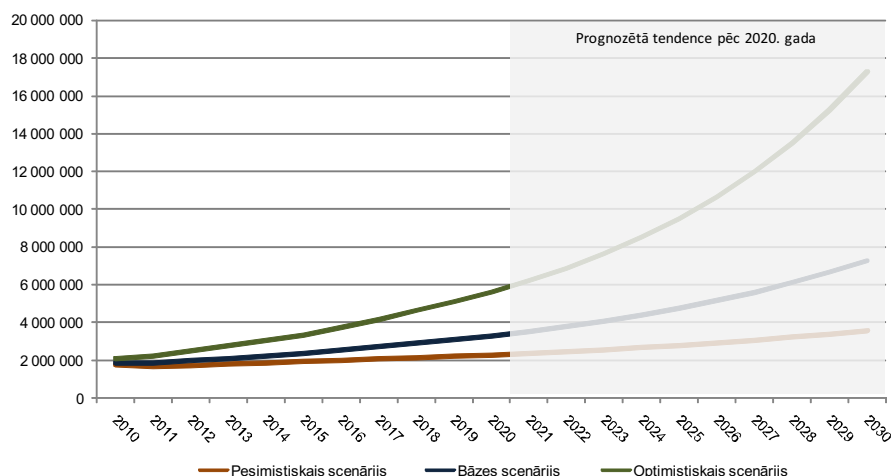
Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidējais gadā	Milj. tonnu (2020.g.)
Optim.	1.6%	2.2%	3.9%	4.0%	4.4%	4.6%	5.5%	5.8%	6.0%	6.3%	6.4%	4,6%	4,5
Bāzes	0.3%	0.5%	2.5%	2.5%	2.9%	3.1%	3.8%	4.1%	4.4%	4.6%	4.8%	3,0%	3,7
Pesim.	-0.7%	-0.7%	1.4%	1.5%	1.8%	2.1%	2.5%	2.8%	3.1%	3.3%	3.5%	1,9%	3,2

#### 4.1.5. Konteineru apgrozījuma prognozes

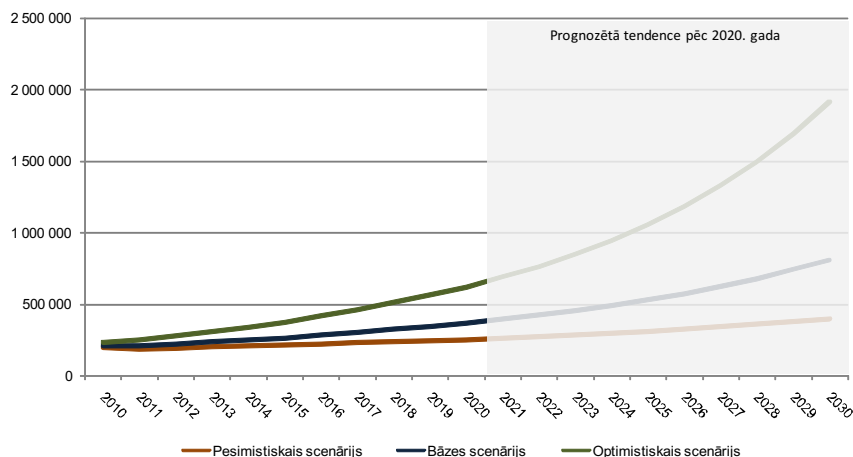
Tiek prognozēts, ka 2010.gadā konteineri veidos 7% no kopējā kravu apgrozījuma Rīgas brīvostā, sasniedzot 12% 2020.gadā. Vairāk informācijas skatīt *Tabulā nr.6*. Preces, kas tika izvērtētas detalizētāk, sastāda 25% no kopējā konteineros pārvadāto preču apgrozījuma apjoma 2010.gadā, un 20% - 2020.gadā. Tiek pieņemts, ka atlikušos 75% un 80% veidos patēriņa preces.

Konteineru apgrozījuma prognozes tika aprēķinātas tonnās un pārrēķinātas uz TEU, izmantojot līdzšinējo vidējo rādītāju: 1 TEU = 9 tonnas.

Diagramma nr. 29 Konteineru apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)



**Diagramma nr. 30** Konteineru apgrozījuma prognozes (TEU) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)



**Tabula nr. 12** Konteineru apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020. gadam

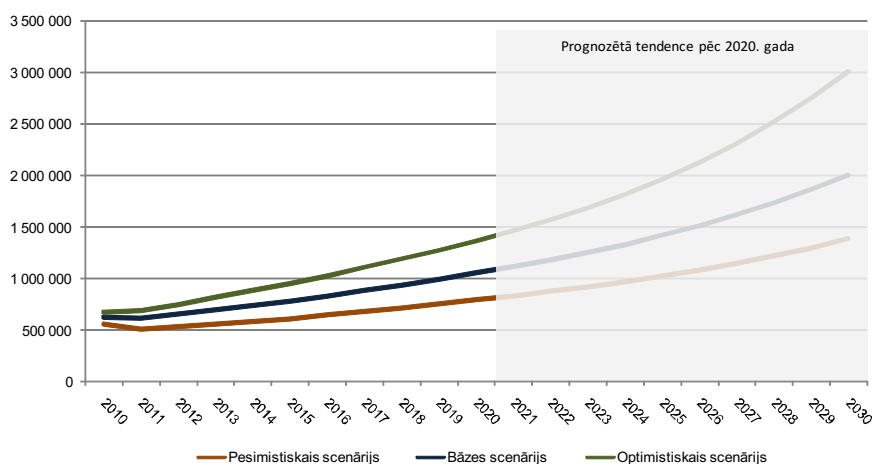
Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidēji gadā	Milj. tonnu (2020.g.)
<b>Optim.</b>	6.2%	6.4%	10.3%	10.2%	9.3%	8.6%	10.5%	9.9%	9.5%	9.2%	9.1%	<b>9,0%</b>	<b>5,6</b>
<b>Bāzes</b>	-0.5%	-0.5%	6.1%	6.0%	5.5%	5.1%	6.9%	6.5%	6.3%	6.1%	6.1%	<b>4,9%</b>	<b>3,3</b>
<b>Pesim.</b>	-5.5%	-5.4%	3.8%	3.8%	3.6%	3.5%	3.4%	3.3%	3.2%	3.1%	3.1%	<b>1,8%</b>	<b>2,3</b>

#### 4.1.6. RoRo apgrozījuma prognozes

RoRo ir mazākā (izsakot apjomu tonnās) pārkrauto kravu grupa Rīgas brīvostā, kas veidos 2% no kopējā kravu apgrozījuma 2010.gadā un 3% - 2020.gadā. Vairāk informācijas skatīt *Tabulā nr.6*. Analīze tika veikta par visām RoRo grupas kravām.

Šajā kravu grupā nav ietverti dati par RoPax vai kruīza kuģu pasažieriem, kas skatīti atsevišķi.

**Diagramma nr. 31** RoRo apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)



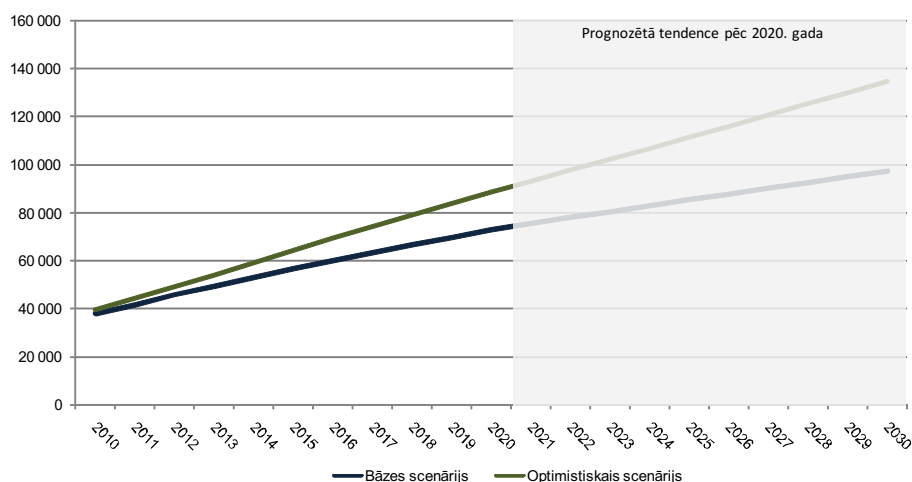
**Tabula nr. 13** RoRo kravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidējais gadā	Milj. tonnu (2020.g.)
<b>Optim.</b>	2.1%	2.7%	7.9%	8.2%	7.4%	6.8%	7.6%	7.2%	6.9%	6.7%	6.7%	<b>6,4%</b>	<b>1,4</b>
<b>Bāzes</b>	-2.2%	-2.0%	5.9%	6.2%	5.6%	5.1%	6.5%	6.1%	5.8%	5.7%	5.6%	<b>4,4%</b>	<b>1</b>
<b>Pesim.</b>	-9.1%	-9.3%	4.6%	4.9%	4.4%	4.0%	5.6%	5.2%	5.0%	4.9%	4.9%	<b>2,3%</b>	<b>0,8</b>

#### 4.1.7. RoPax un kruīza kuģu / pasažieru skaita prognozes

Informācija par RoPax un kruīza kuģu/ pasažieru skaitu tika iegūta no „Tehniski ekonomiskā pamatojuma un tehniskā projekta RoPax un kruīzu kuģu terminālim Rīgas brīvostā”<sup>44</sup>. Prognožu izstrādes metodoloģija šajā pētījumā ir līdzīga tai, kāda tika izmantota iepriekš minēto kravu plūsmas prognožu izstrādē, tomēr pētījumā apskatīti tikai divi scenāriji – optimistiskais un bāzes.

**Diagramma nr. 32** RoPax kravu apgrozījuma prognozes (vienībās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)

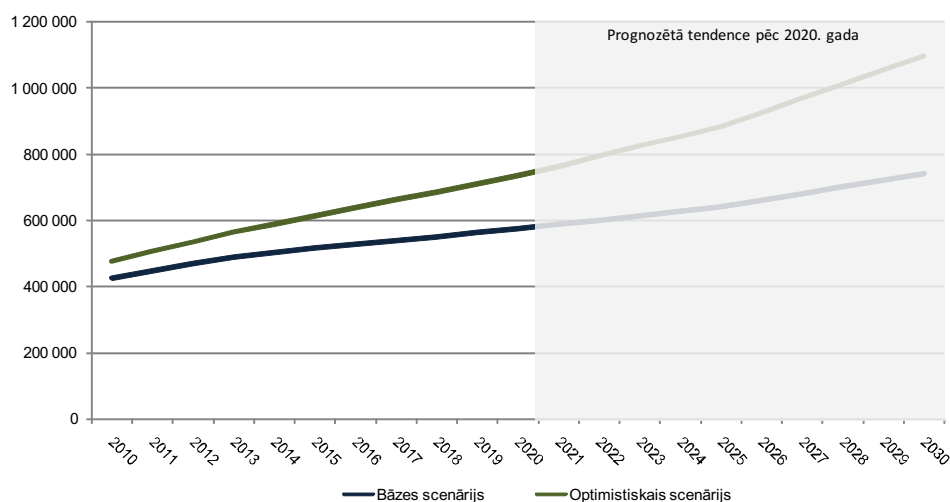


**Tabula nr. 14** RoPax kravu vienību apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidējais gadā	Tūkst. vienību (2020.g.)
<b>Optim.</b>	8.8%	12.1%	10.8%	9.7%	9.7%	8.8%	7.5%	7.0%	6.5%	6.1%	5.8%	<b>8,4%</b>	<b>88,5</b>
<b>Bāzes</b>	7.1%	10.1%	9.2%	8.4%	7.6%	7.1%	5.6%	5.3%	5.1%	4.8%	4.6%	<b>6,8%</b>	<b>73</b>

**Diagramma nr. 33** Pasažieru skaita prognozes katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam)

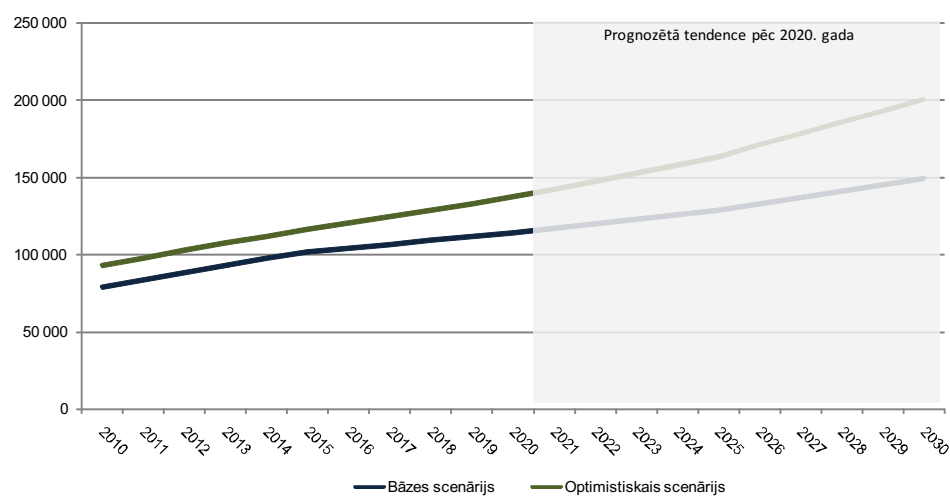
<sup>44</sup> Izpildītājs: „INROS LACKNER AG, Hamburg Port Consulting GmbH un SIA „Olimps” konsorcijs; izstrādāts 12.05.2008.



Tabula nr. 15 RoPax pasažieru skaita pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidēji gadā	Milj. pasažieru (2020.g.)
<b>Optim.</b>	8.8%	6.2%	5.8%	5.5%	4.5%	4.3%	3.9%	3.8%	3.6%	3.5%	3.4%	<b>4,9%</b>	<b>0,73</b>
<b>Bāzes</b>	5.9%	5.1%	4.8%	4.6%	2.7%	2.7%	2.2%	2.2%	2.1%	2.1%	2.1%	<b>3,3%</b>	<b>0,57</b>

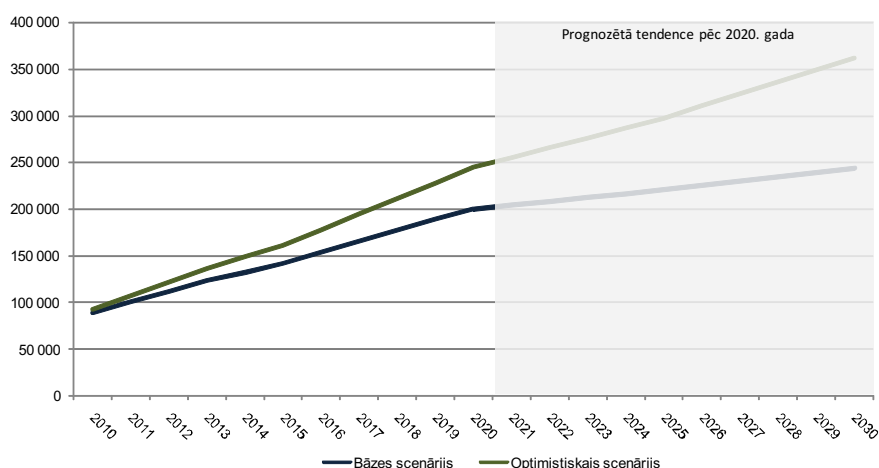
Diagramma nr. 34 RoPax vieglo automašīnu apgrozījuma prognozes (vienības) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030.gadam)



Tabula nr. 16 RoPax vieglo automašīnu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020. gadam

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidēji gadā	Tūkst. vieglo a/m (2020.g.)
<b>Optim.</b>	6.8%	5.2%	5.0%	4.7%	4.0%	3.9%	3.6%	3.5%	3.4%	3.3%	3.2%	<b>4,2%</b>	<b>137</b>
<b>Bāzes</b>	6.0%	5.9%	5.6%	5.3%	4.7%	4.5%	2.4%	2.3%	2.3%	2.2%	2.2%	<b>3,9%</b>	<b>114</b>



**Diagramma nr. 35** Kruīza kuģu pasažieru apgrozījuma prognozes (pasažieru skaits) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030.gadam)**Tabula nr. 17** Kruīza kuģu pasažieru skaita pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam

Scenārijs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Vidēji gadā	Tūkst. pasažieru (2020.g.)
<b>Optim.</b>	9.7%	16.0%	13.8%	12.1%	8.9%	8.2%	10.4%	9.4%	8.6%	7.9%	7.4%	<b>10,9%</b>	<b>245</b>
<b>Bāzes</b>	8.1%	13.0%	11.5%	10.3%	7.3%	6.8%	8.3%	7.6%	7.1%	6.6%	6.2%	<b>8,4%</b>	<b>200</b>

## 4.2. Attīstības scenāriji

‘Nulles scenārijs’ jeb ‘nedarīt neko’ (saglabāt pašreizējo Attīstības programmu) nav reāla alternatīva, ņemot vērā pašreizējo ekonomisko situāciju Latvijā un ārvalstīs. Jebkura ekonomiski aktīva vienība, kāda ir arī RBP, kā arī uzņēmumi, kas darbojas Rīgas brīvdostas teritorijā, nevar attīstīties, nepielāgojot savu darbību mainīgajiem preču tirgus pieprasījuma un piedāvājuma apstākļiem, klientu prasībām un nozares attīstības tendencēm. Izvērtējot situāciju, ir skaidrs, ka šajā situācijā nav lietderīgi izvēlēties „nulles scenārija” alternatīvu.

Ņemot vērā, ka Rīgas Brīvdostas attīstības programma ir galvenais ostas darbības plānošanas dokuments, kravu apgrozījuma scenāriju (pesimistiskais, bāzes un optimistiskais) ietvaros tika iekļauti aprēķini par papildus nepieciešamo piestātņu skaitu un zemes platībām laika posmā līdz 2018.gadam, ņemot vērā pieaugošos kravu pārkraušanas efektivitātes rādītājus, ko paredzēts sasniegt laika gaitā.

Tabulā nr.18 sniegts kopsavilkums par papildus nepieciešamo piestātņu skaitu un zemes platībām katram no attīstības scenārijiem. Palielinoties piestātņu kapacitātei, nepieciešamas arī papildus zemes platības, lai fiziski varētu apstrādāt pieaugošos kravu apjomus. Kravu operāciju efektivitātes pieaugums notiks vienlaicīgi ar jaunu termināļu attīstību, kas izmantos modernas tehnoloģijas, lai maksimāli izmantotu termināļu kravu laukumus.

Jāņem vērā, ka tabulā zemāk dotie skaitļi ir aptuveni, balstīti uz tirgus izpētes rezultātiem un termināļu operatoru sniegtajiem datiem; precīzas nepieciešamās zemes platības un piestātņu skaitu varēs noteikt tikai veicot detalizētu biznesa plānu izstrādi. Turklāt konkrētu projektu realizēšana var radīt apstākļus, kas uz šo brīdi nav ņemti vērā, izstrādājot kravu plūsmas prognozes. Termināļu un infrastruktūras projekti, kas aprakstīti 7.4 nodaļā, daļēji ietekmē kravu plūsmas prognozes gan līdz, gan arī pēc 2018. gada.

Tabula nr. 18 Papildus nepieciešamais piestātņu un zemes platību apjoms katram no trīs attīstības scenārijiem līdz 2018.gadam, salīdzinājumā ar esošo situāciju

Kravu veids	Piestātnes, 2008	Platība, 2008	Apjoms, 2008	Apjoms, 2018			Papildus nepieciešamais piestātņu garums līdz 2018. gadam*			Papildus nepieciešamais zemes platību apjoms līdz 2018. gadam		
				Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.	Pesim.	Bāzes	Optim.
				t/TEU	t/TEU	t/TEU	m	m	m	ha	ha	ha
Beramkravas	6 412	168	19 333 000	21 227 872	23 633 148	26 241 027	471	1 070	1 719	16	37	60
Ģenerālkraavas	2 440	101	2 244 869	3 024 926	3 378 803	3 930 102	636	925	1 374	35	51	76
Lejamkravas	1 075	67	5 425 200	5 648 068	7 180 733	7 630 417	33	261	328	3	22	27
TEU	449	57	207 122	237 769	324 825	514 447	50	191	500	8	32	84
Ro-Ro	1 253	15	650 000	718 195	938 089	1 188 701	99	416	779	2	7	13

\* pieņemot, ka pārkraušanas darbību efektivitāte kopumā pieaug par 30%

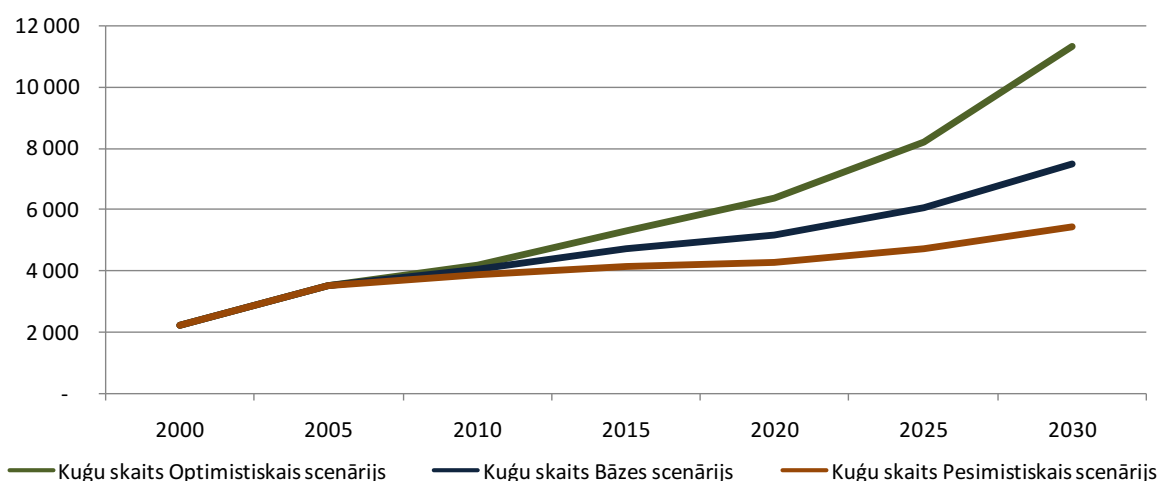
### 4.3. Indikatīvās satiksmes intensitātes prognozes

Indikatīvās satiksmes intensitātes prognozes analizē potenciāli ienākošo kuģu skaitu, kā arī vilcienu sastāvu un kravas automašīnu vienību skaitu, kas saistīts ar prognozēto Rīgas brīvostas kravu apgrozījumu (skatīt sadaļu 4.1.)<sup>45</sup>. Aplēšu iegūšanai tika ņemti vērā arī līdzšinējie satiksmes intensitātes rādītāji, kā arī pieņēmumi par kuģu izmēriem, kuģu noslogojumu, ostas zonējumu un transporta veidu sadalījumu kravu pārvadājumu veikšanā (*Pielikums Nr.6*). Indikatīvās satiksmes intensitātes prognozes neiekļauj informāciju par kruīza un RoPax kuģiem, kā arī potenciālo vieglo automašīnu skaita pieaugumu, palielinoties nodarbinātības rādītājiem un uzņēmējdarbībai Rīgas brīvostas teritorijā.

#### 4.3.1. Ienākošo kuģu satiksmes prognoze

Ienākošo kuģu satiksmes prognožu izstrādē tika ņemtas vērā kravu apgrozījuma prognozes, kā arī tendences mazo kuģu, *Handy Size*, *Handymax* un *Panamax* tipa kuģu izmēru attīstībā.

**Diagramma nr. 36** Indikatīvie kuģu satiksmes rādītāji (ienākšanas reizes) Rīgas ostā katram no kravu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam



Tabulā nr.19 dots kopējais ienākošo kuģu skaits pa gadiem, sadalījumā pēc kuģa izmēra, katram no scenārijiem laika periodā no 2000. līdz 2030.gadam.

**Tabula nr. 19** Indikatīvs ienākošo kuģu skaits pa gadiem, sadalījumā pēc kuģa izmēra, katram no kravu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam

Kuģa veids	Scenārijs	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	Vidējais pieaug. gadā (līdz 2020.g.)
Visi kuģi	Optimistiskais	2 199	3 486	4 182	5 280	6 358	8 225	11 342	4% - 5%
Visi kuģi	Bāzes	2 199	3 486	4 033	4 683	5 127	6 054	7 466	3%
Visi kuģi	Pesimistiskais	2 199	3 486	3 857	4 139	4 254	4 730	5 441	1% - 2%
Mazie kuģi	Optimistiskais	1 926	2 742	3 183	3 937	4 461	5 718	7 760	
Mazie kuģi	Bāzes	1 926	2 742	3 073	3 515	3 652	4 304	5 286	
Mazie kuģi	Pesimistiskais	1 926	2 742	2 944	3 122	3 063	3 412	3 935	
Handy Size	Optimistiskais	251	677	906	1 182	1 556	2 098	3 069	
Handy Size	Bāzes	251	677	868	1 022	1 191	1 436	1 821	

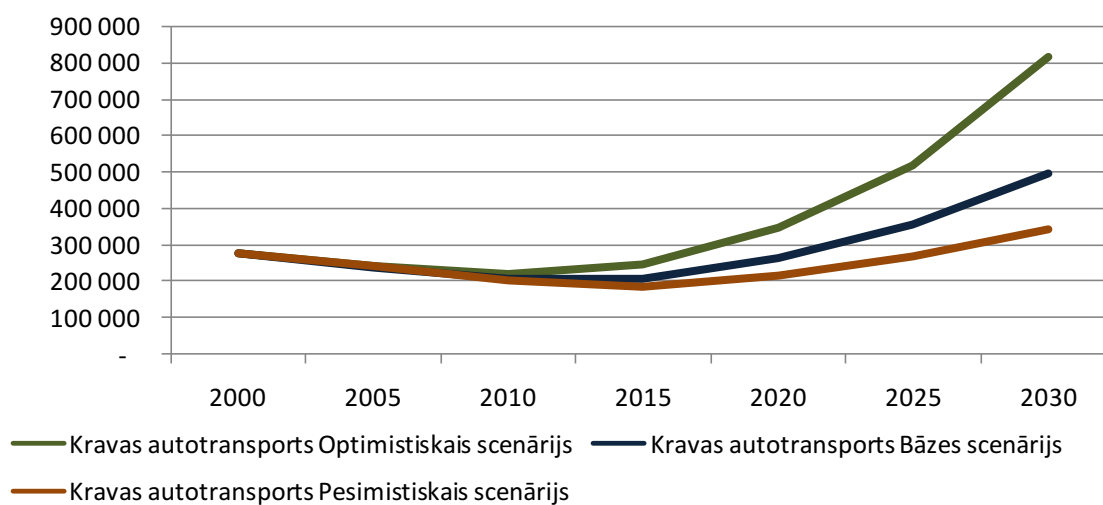
<sup>45</sup> Ar jēdzienu „indikatīvs” saprotamas aptuvenas aplēses, lai noteiktu problemātiskākās jomas; precīzu datu iegūšanai nepieciešams veikt detalizētākas analīzes.

Kuģa veids	Scenārijs	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	Vidējais pieaug. gadā (līdz 2020.g.)
Handy Size	Pesimistiskais	251	677	825	888	953	1 066	1 234	
Handymax	Optimistiskais	21	64	90	137	269	327	420	
Handymax	Bāzes	21	64	88	124	221	247	286	
Handymax	Pesimistiskais	21	64	84	110	184	195	212	
Panamax	Optimistiskais	1	3	4	24	72	82	93	
Panamax	Bāzes	1	3	4	22	63	67	73	
Panamax	Pesimistiskais	1	3	4	20	55	57	60	

#### 4.3.2. Kravas autotransporta satiksmes intensitātes prognoze

Ģenerālskravas, konteinerus un RoRo kravas galvenokārt pārvadā ar kravas autotransportu. Balstoties uz šīs kravu grupas attīstības prognozēm, tiek plānoti šādi kravas transporta satiksmes intensitātes rādītāji (pieņēmumi par pārvadājumiem izmantoto kravas automašīnu izmēriem doti *Pielikumā Nr.6*):

**Diagramma nr. 37** Indikatīvie kravas autotransporta satiksmes intensitātes rādītāji (prognoze) katram no kravu plūsmas scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam



**Tabula nr. 20** Indikatīvā kravas autotransporta satiksmes intensitātes rādītāju prognoze, no 2000. līdz 2030.gadam

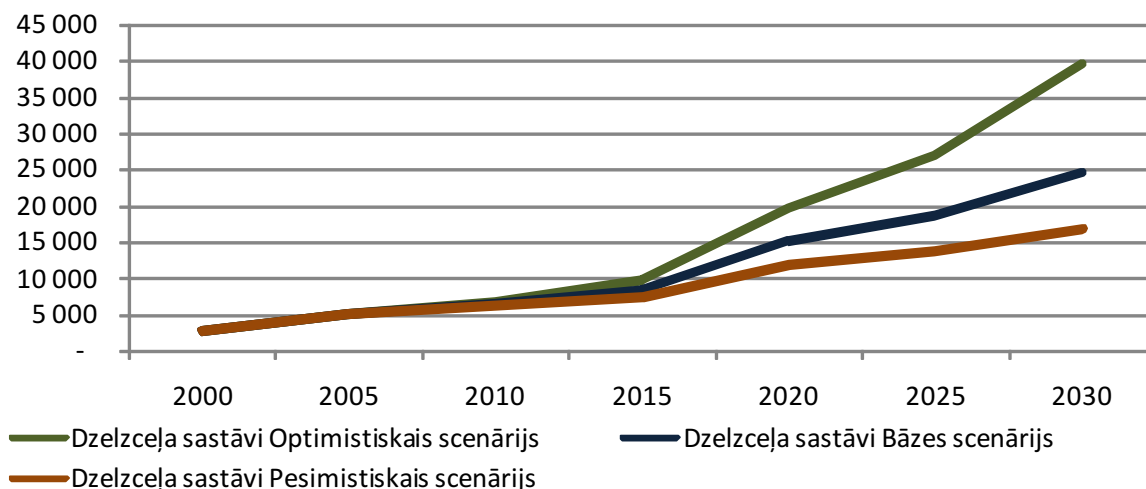
Scenārijs	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	Vidējais pieaug. gadā (līdz 2020.g.)
Optimistiskais	279 330	241 924	222 199	246 341	349 520	518 754	816 983	5%
Bāzes	279 330	241 924	210 835	210 073	266 553	355 669	496 422	3%
Pesimistiskais	279 330	241 924	201 577	186 148	217 413	267 353	342 896	1%

#### 4.3.3. Dzelzceļa satiksmes intensitātes prognoze

Pa dzelzceļu galvenokārt tiek pārvadātas beramkravas un lejamkravas, bet pakāpeniski pieaug arī konteinerizēto kravu pārvadājumi. Balstoties uz šo kravu grupu attīstības tendenču rādītājiem, tiek plānoti

sekojoši dzelzceļa satiksmes intensitātes rādītāji (informāciju par izmantoto metodoloģiju skatīt *Pielikumā Nr.6*):

**Diagramma nr. 38** Indikatīvā dzelzceļa satiksmes intensitātes rādītāju prognoze katram no kravu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam



**Tabula nr. 21** Indikatīvā dzelzceļa satiksmes intensitātes rādītāju prognoze katram no kravu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam

Scenārijs	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	Vidējais pieaug. gadā (līdz 2020.g.)
Optimistiskais	2 739	5 124	6 753	9 845	19 686	26 846	39 559	12%
Bāzes	2 739	5 124	6 487	8 443	15 155	18 770	24 508	9%
Pesimistiskais	2 739	5 124	6 194	7 329	11 919	13 844	16 785	5%

#### 4.3.4. Satiksmes intensitātes rādītāju prognozes dažādās ostas teritorijas daļās

Lai noteiktu Rīgas brīvostas teritorijas un Rīgas pilsētas teritorijas daļas, kurās līdz ar ostas kravu apgrozījuma pieaugumu pieaugs arī satiksmes intensitāte, tika izstrādātas satiksmes intensitātes rādītāju indikatīvās prognozes 10 dažādiem ostas rajoniem (skatīt *Pielikumu Nr.6*) ar prognozēm par 2008. un 2018.gadu. Šajā sadaļā sniegti būtiskākie satiksmes intensitātes rādītāji.

##### Kuģu satiksme ostas rajonos

Ostas rajoni, kuros tiek plānots vislielākais kuģu skaita pieaugums (2030.gadā salīdzinot ar 2010.gadu), ņemot vērā Bāzes scenārija kravu apgrozījuma prognozes:

- Krievu sala (pieaugums par aptuveni 2 177 kuģiem gadā; +97%)
- Kundziņsala (pieaugums par aptuveni 1 240 kuģiem gadā; +67%)
- Daugavgrīva (pieaugums par aptuveni 391 kuģiem gadā; +75%)

Iepriekšminētajos 3 rajonos 2020.gadā kopumā ienāks 63% no prognozētā ienākošo kuģu kopskaita Rīgas brīvostā.

Visos scenārijos lielākais ienākošo kuģu skaita samazinājums (2030.gadā salīdzinot ar 2010.gadu) prognozējams Vējažsalā – paredzams, ka šajā ostas teritorijā kuģi neienāks vispār, ņemot vērā termināļu slēgšanu.

##### Kravas autotransporta satiksme ostas rajonos

Ostas rajoni, kuros tiek plānots vislielākais kravas autotransporta satiksmes intensitātes pieaugums (2030.gadā salīdzinot ar 2010.gadu), ņemot vērā Bāzes scenārija kravu apgrozījuma prognozes:

- Krievu sala (pieaugums par aptuveni 61 840 kravas autotransporta vienību; +97%);
- Sarkandaugava (pieaugums par aptuveni 47 771 kravas autotransporta vienību; +58%);
- Spilve (pieaugums par aptuveni 29 406 kravas autotransporta vienību; +100%);
- Daugavgrīva (pieaugums par aptuveni 14 978 kravas autotransporta vienību; +72%).

Kopumā tiek prognozēts, ka iepriekšminētajos 4 rajonos 2020.gadā tiks veikti 42% no kopējām kravas pārkraušanas darbībām saistībā ar kravas autotransportu.

Visos scenārijos lielākais kravas autotransporta intensitātes samazinājums (2030.gadā salīdzinot ar 2010.gadu) prognozējams Vējažsalā, kur vairs netiek plānota kravas autotransporta kustība, ņemot vērā termināļu slēgšanu.

### **Dzelzceļa satiksme ostas rajonos**

Ostas rajoni, kuros tiek plānots vislielākais dzelzceļa satiksmes intensitātes pieaugums (2030.gadā salīdzinot ar 2010.gadu), ņemot vērā Bāzes scenārija kravu apgrozījuma prognozes:

- Kundziņsala (pieaugums par aptuveni 12 094 vilciena sastāviem; +92%);
- Krievu sala (pieaugums par aptuveni 3 822 vilciena sastāviem; +96%);
- Daugavgrīva (pieaugums par aptuveni 1 051 vilciena sastāviem; +86%).

Kopumā iepriekšminētajos 3 rajonos 2020.gadā ienāks aptuveni 72% no prognozētā kravas vilcienu sastāvu kopskaita.

Paredzams, ka līdz 2018.gadam tiks pārtraukta kravas dzelzceļa satiksme Vējažsalā, ņemot vērā termināļu slēgšanu.

## **4.4. Finanšu plūsmas prognozes**

### **4.4.1. Metodoloģija**

Iepriekš aprakstītie Rīgas brīvostas kravu apgrozījuma scenāriji paredz dažādus kravas apgrozījuma apjomus – optimistisko, bāzes un pesimistisko. Galvenā atšķirība starp šiem scenārijiem ir RBP iekasēto ostas maksu apjoms no kuģiem, kas ienāk ostā, jo investīcijas ostas attīstības projektos (aprakstīti sadaļā 7.3 un 7.4), ieņēmumi no zemes iznomāšanas, kā arī darbības un administratīvie izdevumi ir vienādi visos scenārijos. Pilnu *Attīstības programmas* finanšu analīzi skatīt 8. nodaļā.

Ostas maksu ieņēmumi katram scenārijam aprēķināti balstoties uz 2007.gada ostas maksām un atlaidēm.

Izveidotā modeļa 2007.gada rezultāti atšķiras par 2-3% no faktiskajiem RBP ieņēmumiem pa kravu grupām / kuģu veidiem, kas tiek traktētas kā „citas ostas maksas”

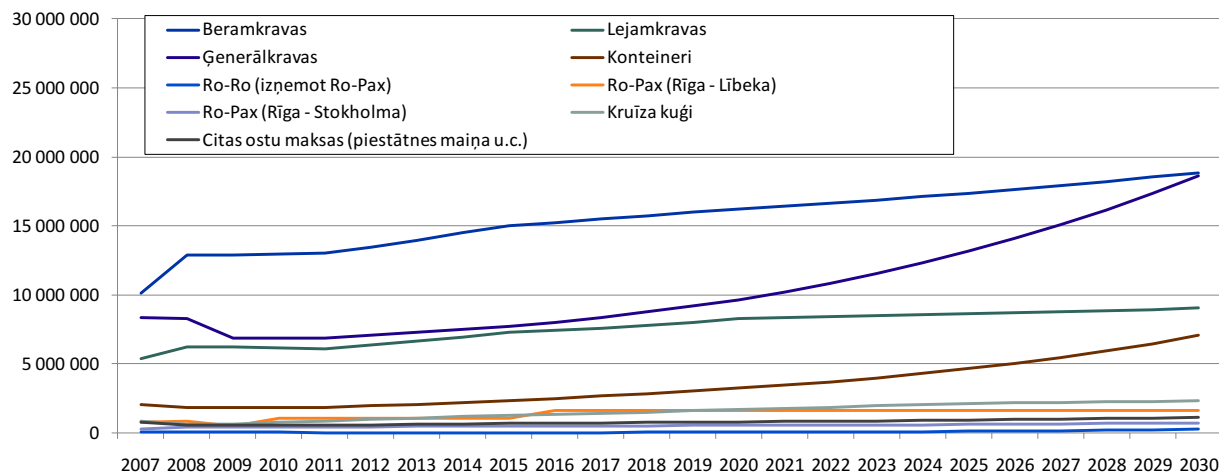
### **4.4.2. Ostas maksu ieņēmumi prognozētajiem scenārijiem**

Aprēķinātie gada ostas maksu ieņēmumi dažādiem scenārijiem apkopoti *Tabulā nr.22*.

**Tabula nr. 22** Gada ostas maksu ieņēmumi dažādiem scenārijiem 2030.gadā, miljoni EUR.

Pozīcija	Bāzes scenārijs	Optimistiskais scenārijs	Pesimistiskais scenārijs
Beramkravu pārkraušana	19	25	15
Ģenerālkraavu pārkraušana	19	25	15
Lejamkravu pārkraušana	9	11	7
Konteineru pārkraušana	7	17	3,5
Citu kravu veidu pārkraušana	Zem 5	Zem 5	Zem 5
<b>Kopā</b>	<b>60</b>	<b>80</b>	<b>45</b>

Diagramma nr. 39 RBO ieņēmumi no ostas maksām 2007.-2030.gadā, Bāzes scenārijs



## 5. Stipro pušu, vājo pušu, iespēju un draudu analīze

SVID (stipro un vājo pušu, iespēju un draudu) matrica ir Rīgas brīvostas konkurētspējas analīzes rezultāts, kas tika veikta, ņemot vērā ostas ģeogrāfisko atrašanās vietu, normatīvo regulējumu, finanšu, vides, infrastruktūras un citus aspektus. SVID matricā iekļauti iekšējie un ārējie faktori, kuriem ir, vai nākotnē var būt pozitīva vai negatīva ietekme uz stratēģisko mērķu sasniegšanu (skatīt sadaļu 6.2.2). Iekšējie faktori ir ostas priekšrocības, stiprās puses un vājās puses, ko nosaka ostas iekšējie resursi. Ārējie faktori ir ārējās vides iespējas un draudi.

Turpmākajās divās tabulās sniegts Rīgas brīvostas SVID analīzes rezultātu apkopojums:

**Tabula nr. 23** Rīgas brīvostas stiprās un vājās puses<sup>46</sup>

	Stiprās puses	Vājās puses
Atrašanās vieta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stratēģiski izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis spēcīgu ekonomisko reģionu tuvumā</li> <li>Rīga ir pievilcīgs tūristu galamērķis, kas veicina pasažieru kuģu ienākšanu Rīgas brīvostā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Problēmas muitas un robežu šķērsošanas kārtībā (kravas autotransports) aizēno dažas no ģeogrāfiskajām priekšrocībām</li> <li>Ģeogrāfiskā atrašanās vieta nav pārāk izdevīga RoRo un RoPax kuģu satiksmei no rietumvalstīm</li> </ul>
Tarifu politika, finanses	<ul style="list-style-type: none"> <li>RBP ir tiesīga mainīt ostas tarifu sistēmu, tādējādi pielāgojoties izmaiņām kopējā tirgus situācijā</li> <li>Tarifu sistēma un ostas nodevas ir konkurētspējīgas un veicina pozitīvus ostas finanšu rādītājus</li> <li>RBP ir tiesīga ieguldīt peļņu investīciju projektu realizēšanai, tādējādi veicinot ostas attīstību</li> <li>RBP ir stabili finanšu resursi, kā arī ir iespējas paaugstināt finanšu saistību koeficientu lielāku investīciju projektu veicināšanai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ostas tarifu politika nav pietiekami skaidra tās klientiem</li> <li>Finanšu izlietojuma struktūra nav sabalansēta – ir lielas apsaimniekošanas izmaksas un salīdzinoši mazas kapitāla investīcijas.</li> <li>Trūkst sistēmas, kas palīdzētu palielināt ieņēmumus no zemes nomas</li> </ul>
Pārvaldība	<ul style="list-style-type: none"> <li>leviesta un veiksmīgi darbojas ISO 9001:2008 Kvalitātes vadības sistēma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salīdzinoši sarežģīta birokrātiskā sistēma</li> <li>Vāja komunikācija un sadarbība ar klientiem (piem., ar stividoriem un kuģošanas līnijām u.c.) un ārējām institūcijām (piem., ar valsts institūcijām)</li> <li>Sarežģītas un ilgstošas kravu noformēšanas procedūras muitā</li> </ul>

<sup>46</sup> BMT



Tabula nr. 23 Rīgas brīvostas stiprās un vājās puses<sup>46</sup>

	Stiprās puses	Vājās puses
Infrastrukturā attīstība	<ul style="list-style-type: none"> <li>RBP ir stabili finanšu resursi, kas dod iespēju realizēt lielus ilgtermiņa projektus</li> <li>VAS „Latvijas dzelzceļš” un Rīgas pašvaldība apzinās, ka nepieciešams palielināt transporta infrastruktūras kapacitāti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piekļuve ostai caur blīvi apdzīvotām teritorijām un sastrēgumu problēmas</li> <li>Nepietiekams infrastruktūras nodrošinājums atsevišķiem termināļu operatoriem (Kundziņšala), kā arī kuģu pieņemšanai (elektrības un ūdens piegāde)</li> <li>Elektroapgādes privatizācija ir mazinājusi ostas iespējas novērst trūkumus</li> </ul>
Kuģošanas drošība	<ul style="list-style-type: none"> <li>Droša un neaizsalstoša osta visa gada garumā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Galvenais kuģu ceļš ir par šauru saskaņā ar PIANC<sup>47</sup> un IALA<sup>48</sup> prasībām un turpmākām attīstības tendencēm kuģošanas jomā</li> </ul>
Ostas termināļu attīstība	<ul style="list-style-type: none"> <li>RBP ir samērā neatkarīga attiecībā uz zemes izmantošanas plānošanu ostas teritorijas robežās</li> <li>Autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras projekti, kas šobrīd tiek realizēti, paaugstinās ostas kopējo kravu pārkraušanas kapacitāti</li> <li>RBP ir pilnvarota realizēt infrastruktūras attīstības projektus un tā veic šo projektu ieviešanu</li> <li>Tiek realizēti vairāki ģenerālkraavu un beramkraavu termināļu attīstības projekti</li> <li>Iespējama ostas darbības paplašināšana Rīgas brīvostas akvatorijā Daugavas ietekas Rīgas jūras līcī teritorijā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ostas attīstību kavē dažādi ierobežojumi, tai skaitā teritorijas fragmentācija, privātās zemes ostas teritorijas robežās, aizsargājamās teritorijas, augsnes piesārņojums, ilgtermiņa līgumi, apdzīvotās teritorijas ostas teritorijā, negatīva attieksme pret jauniem infrastruktūras attīstības un transporta projektiem, kā arī prasības nodrošināt sabiedrības brīvu piekļuvi krastmalai</li> <li>Zemes platības, kuras tiek iznomātas jaunu projektu attīstībai, nav piemērotas tūlītējai izmantošanai</li> <li>Potenciālie termināļu operatori dažkārt uzsāk projektu realizāciju, pirms tam neveicot pietiekošu analīzi par tirgus attīstības tendencēm, sauszemes transporta infrastruktūras nodrošinājumu, nepieciešamo investīciju apjomu, nepieciešamajām atļaujām un ietekmes uz vidi apsvērumiem.</li> </ul>

<sup>47</sup> The World Association for Waterborne Transport Infrastructure<sup>48</sup> International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities

Tabula nr. 23 Rīgas brīvostas stiprās un vājās puses<sup>46</sup>

	Stiprās puses	Vājās puses
Ostas drošība un aizsardzība	<ul style="list-style-type: none"> <li>Visos RBO termināļos ir ieviestas ISPS<sup>49</sup> kodeksa prasības un apstiprināti ostas iekārtu aizsardzības plāni</li> <li>Saskaņā ar IMDG kodeksu un MK Noteikumiem bīstamo un piesārņojošo kravu pārkraušanas termināļu uzraudzību veic RBP un Latvijas jūras administrācija</li> <li>Ostā ir konteineru skenēšanas iekārtas</li> <li>Tehnisko drošības sistēmu modernizēšana un jaunu sistēmu uzstādīšanas RB objektos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ierobežots finansējums termināļiem, lai ievērotu visas prasības</li> <li>Nepietiekams informācijas aprites ātrums</li> </ul>
Vides aizsardzība	<ul style="list-style-type: none"> <li>Izstrādāta vides pārvaldības un monitoringa sistēma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attiecības ar vides aizsardzības institūcijām ir saspīlētas; trūkst savstarpējās komunikācijas un abpusējas sapratnes</li> </ul>
Osta kā sociāli atbildīga organizācija		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sabiedrībā osta netiek uztverta kā sociāli atbildīgs uzņēmums</li> <li>Nereti ostas plāni saskaras ar ievērojamu sabiedrības pretestību, aktīvas komunikācijas un sadarbības ar sabiedrību trūkuma dēļ</li> </ul>
Marketinga stratēģija	<ul style="list-style-type: none"> <li>Daudzfunkcionāla osta, kuru raksturo biznesa un pārkrauto kravu daudzveidība</li> <li>Brīvās zonas piedāvātās iespējas</li> <li>Brīvas zemes platības</li> <li>Ilgtermiņa zemes nomas līgumi (līdz 45 gadiem)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nav skaidras sabiedrisko attiecību un mārketinga stratēģijas</li> <li>Salīdzinoši neliela pieredze pakalpojumu ar pievienoto vērtību sniegšanā, kā arī viena kravu veida dominance ostā</li> <li>Pieejamās zemes platības nav piemērotas uzņēmējdarbības uzsākšanai</li> </ul>

<sup>49</sup> International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code

Tabula nr. 24 Rīgas brīvostas iespējas un draudi<sup>50</sup>

	Iespējas	Draudi
Infrastruktūras attīstība	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaunu infrastruktūras un termināļu attīstības projektu realizācijas gadījumā pastāv iespēja atslogot blīvi apdzīvoto vietu transporta tīklu, kā arī novirzīt no tām bīstamo kravu pārvadājumus, vienlaicīgi attīstot teritorijās uzņēmējdarbību</li> <li>ES finansējums un jauni finansēšanas modeļi, kas ietver privātā kapitāla izmantošanu (piem., PPP) sniedz iespējas straujākai izaugsmes nodrošināšanai, dalot riskus starp privāto partneri un RBP</li> <li>Pietiekošas teritorijas platības nodrošina iespējas uzlabot kravas transporta plūsmas plānošanu ostas teritorijā</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaunu infrastruktūras projektu attīstība un vispārēju infrastruktūras uzlabojumu veikšana Centrālāzijas un NVS valstīs var ietekmēt kravu apjomu, kas tiek transportēts caur Rīgas ostu, samazināšanos par labu Melnās jūras ostām</li> <li>Aizkavēta infrastruktūras projektu realizācija ārpus RBO teritorijas var palielināt satiksmes sastrēgumu apjomus un mazināt termināļu peļņas gūšanas iespējas no kravu apjoma pieauguma</li> <li>Ierobežota dzelzceļa un autoceļu tīkla kapacitāte, kā arī nepietiekošs daudzums dzelzceļa platformu (attiecas arī uz citām Latvijas ostām) rada sastrēgumus</li> </ul>
Kuģošanas drošība	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuģošanas kanāla paplašināšana un turpmāku investīciju veikšana navigācijas aprīkojuma uzlabošanai veicinās ātrāku un drošāku kuģu ienākšanu ostā/ iziešanu no ostas, tādējādi uzlabojot ostas konkurētspēju</li> </ul>	
Ostas termināļu attīstība	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaunu projektu realizācija sniedz iespējas uzlabot ostas efektivitāti un konkurētspēju</li> <li>Jauni konkurenti konteineru un automašīnu importa jomā var paaugstināt ostas konkurētspēju</li> <li>Strauji augoši tirgi un pieaugoša konteinerizācija sniedz izaugsmes un darbības paplašināšanas iespējas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krievijas politiskie lēmumi var veicināt konkurences palielināšanos, novirzot kravu transportu no Rīgas uz Krievijas ostām</li> <li>Ostas teritorijā atrodas arī dzīvojamās zonas, to savlaicīga neatbrīvošana ostas vajadzībām var būtiski ietekmēt ostas iespējas nākotnē reaģēt uz mainīgajām tirgus tendencēm</li> </ul>
Ostas drošība un aizsardzība		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pieaugošas prasības vienotai, elektroniskai cilvēku un kravu kontrolei, kā arī pretterorisma pasākumu ieviešanai var prasīt lielus finanšu un cilvēkresursus</li> </ul>

<sup>50</sup> BMT

Tabula nr. 24 Rīgas brīvostas iespējas un draudi<sup>50</sup>

	Iespējas	Draudi
Vides aizsardzība	<ul style="list-style-type: none"> <li>ES prasību ieviešana attiecībā uz notekūdeņu novadi Baltijas jūrā apjoma samazināšanu sniedz iespēju ostai ieviest notekūdeņu attīrīšanas pakalpojumus</li> <li>Jauni attīstības projekti un tehnoloģijas sniedz iespēju uzlabot efektivitāti un mazināt ietekmi uz vidi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turpinot pasliktināties ostas un vides institūciju, kā arī interešu grupu sadarbībai, osta var saskarties ar nebeidzamiem šķēršļiem atļauju saņemšanā un laika vilcināšanā</li> <li>Būtiska kāda negadījuma ietekme uz vidi un neatbilstoša rīcība šādā situācijā var veicināt stingrāku vides prasību piemērošanu</li> <li>Dabas un vides aizsardzību prasības var tikt paaugstinātas, tādējādi ierobežojot ostas attīstību</li> </ul>
Osta kā sociāli atbildīga organizācija	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ostas stratēģijas publiskošana, aktīva informācijas sniegšanas un sabiedrības iesaistīšanas programma, kā arī aktīvas ostas sabiedrības izveide sniedz iespēju uzlabot ostas reputāciju un iegūt atbalstu tās darbībā</li> <li>Ciešāka ostas sadarbība ar attiecīgajiem valdības, ministriju, citu publiskā sektora iestāžu, NVO pārstāvjiem, kā arī infrastruktūras pakalpojumu sniedzējiem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nespēja sasniegt Rīgas brīvostas Misijā un Vīzijā formulētos mērķus var kaitēt ostas reputācijai, kā arī Latvijas politiskajai un ostas sabiedrībai, kā rezultātā var mazināties ostas konkurētspēja un atbalsts lielu projektu realizēšanai</li> <li>Interešu grupas var vilcināt lielu projektu realizāciju vai pat apturēt to realizāciju pilnībā</li> <li>Slikta komunikācija un/ vai nepareiza izpratne par ostas darbību un funkcijām var veidot negatīvu ostas tēlu</li> </ul>

Tabula nr. 24 Rīgas brīvostas iespējas un draudi<sup>50</sup>

	Iespējas	Draudi
Mārketinga stratēģija	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stratēģiski nozīmīga sadarbība infrastruktūras koridoru un kravu maršrutu ietvaros uz un no reģioniem ar lielu izaugsmes potenciālu</li> <li>• Izdevīgs ģeogrāfiskais novietojums starp ES27 un NVS / Centrālāzijas valstīm veido stabilu ES27 politisko vidi un lielas attīstības iespējas NVS / Centrālāzijas valstīm</li> <li>• Caurskatāmi un skaidri tarifu un ostas maksu veidošanas nosacījumi, līdz ar ostas pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanu ostai var piesaistīt vairāk termināļu operatorus un kuģošanas līnijas</li> <li>• Uzņēmumu piesaiste no austrumu reģiona valstīm ostai var uzlabot saņemto/nosūtīto kravu proporciju</li> <li>• Šobrīd neizmantotu ostas teritoriju attīstība saskaņā ar noteiktu plānu var piesaistīt dažādu nozaru uzņēmumus un loģistikas pakalpojumu sniedzējus, kā arī palielināt kravu apgrozījumu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Birokrātiskiem šķēršļiem un institūciju lēmumiem pret ostas/ uzņēmēju infrastruktūras projektiem var būt papildus negatīva ietekme uz ostas konkurētspēju un reputāciju ostas klientu vidū</li> <li>• Brīvās zonas statusa anulēšana pēc 2017.gadā var būt šķērslis jaunu uzņēmumu piesaistē</li> <li>• Nenodrošinot labvēlīgus apstākļus kruīza un pasažieru līniju attīstībai, var samazināties tūristu skaits</li> <li>• Ievērojama ekonomiskās situācijas pasliktināšanās pasaulē, kā rezultātā samazinās tirdzniecības apjomi, var veicināt RBP finanšu resursu samazināšanos</li> <li>• Muitas procedūras ostā, uz Krievijas robežas, kā arī dzelzceļa stacijās rada aizkavēšanos un mazina Rīgas brīvostas ģeogrāfiskā stāvokļa priekšrocības salīdzinot ar konkurējošām ostām</li> <li>• Augsta reģiona ostu konkurence, kā arī turpmāka konkurējošo ostu attīstība var veicināt turpmāku kravu apjoma kritumu</li> </ul>

## 6. Ostas attīstības stratēģija

Ostas attīstības stratēģija nosaka, kā Rīgas brīvosta izmanto tās resursus tirgus sniegto iespēju apgūšanā, lai sasniegtu izvirzītos mērķus. Savukārt, mērķi tiek izvirzīti balstoties uz ostas vīziju un misiju:

- Vīzija: kāda Rīgas brīvosta vēlas kļūt (ilgtermiņa perspektīva, ilgtspējīgas attīstības principu piemērošana)
- Misija: ko Rīgas brīvosta darīs, lai sasniegtu vīziju (ilgtermiņa perspektīva)

Turpmāk tekstā dotas Rīgas brīvostas attīstības vīzija un misija laika posmam no 2010. līdz 2018.gadam.

### 6.1. Rīgas brīvostas vīzija un misija

#### 6.1.1. Vīzija

Klienti izvēlas sadarboties tieši ar mums, jo Rīgas brīvosta ir vieta, kur klienti var saņemt drošus un kvalificētus pakalpojumus par konkurētspējīgām cenām.

Rīgas brīvostas attīstība tiek veicināta, veidojot to par daudzfunkcionālu ostu, kas pilnībā izmanto brīvostas statusa priekšrocības un nodrošina ilgtspējīgu ekonomisko attīstību.

Brīvosta ir sociāli atbildīga un videi draudzīga osta, kas spējīga pielāgoties globālā tirgus tendencēm un mainīgajām klientu prasībām. Tā aktīvi iesaistās pilsētas sociālajās norisēs, atbalsta pašvaldības un iedzīvotāju iniciatīvas; tās izaugsme notiek saskaņā ar ilgtspējīgas attīstības kritērijiem.

#### 6.1.2. Misija

Rīgas brīvosta ir nozīmīgs posms globālajā un reģionālajā kravu transporta ķēdē un Baltijas jūras reģiona pasažieru satiksmes tīklā; tā sniedz drošus un uzticamus pakalpojumus ostas klientiem. Osta kā integrāla Rīgas pilsētas daļa, pilnībā apzinās savu atbildību sociālajā un vides aizsardzības aspektā un dod ievērojumu pienesumu Latvijas ekonomikas izaugsmei. Viena no Brīvostas darbības vadlīnijām ir augsta darbības efektivitāte; tā pastāvīgi cenšas uzlabot sniegto pakalpojumu kvalitāti un pieejamo pakalpojumu apjomu.

Mūsu mērķis ir izveidot Rīgas brīvostu par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu. Lai veicinātu Rīgas brīvostas izaugsmi, mēs akcentēsim šādus darbības virzienus:

- Nostiprināt un paplašināt ostas klientu loku un rast ceļus, kā novērst atkarību no kāda viena kravas veida pārvadājumiem.
- Izveidot ilgtspējīgu rīcības modeli, integrējot ostas darbībā vides aizsardzības un sociālos aspektus.
- Veikt ieguldījumus jaunās tehnoloģijās un ieviest inovatīvas darba metodes, lai veicinātu Rīgas brīvostas pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti.
- Cieši sadarboties ar Latvijas Republikas valdību, Rīgas pilsētas pašvaldību un tās iedzīvotājiem, lai izveidotu visaptverošu un integrētu transporta infrastruktūru.
- Sadarboties ar iesaistītajām pusēm, lai attīstītu ar Rīgas brīvostas darbību saistīto sauszemes infrastruktūru līdz pasaules klases līmenim.

### 6.2. Attīstības stratēģija

#### 6.2.1. Pamatprincipi

Saskaņā ar vīzijas un misijas formulējumiem, tika definēti stratēģiskie mērķi un rīcības. Veiksmīgas stratēģijas pamatā ir pilnīga SVID analīze (5. nodaļa), kuras rezultāti var tikt izmantoti sekojošās veidā:

- pielietot stiprās puses, lai izmantotu sniegtās iespējas
- novērst vājās puses, izmantojot sniegto iespēju priekšrocības
- pielietot stiprās puses, lai novērstu vai izvairītos no draudiem
- rīkoties, lai mazinātu vājās puses un draudus

## 6.2.2. Mērķi

Ņemot vērā vīzijas un misijas formulējumus (6.1 nodaļa) un SVID analīzi (5. nodaļa), kā arī apstākļus, kurus osta ir spējīga ietekmēt<sup>51</sup>, tika noteiktas stratēģiskās darbības sekojošās jomās:

- ostas pārvaldība
- tarifu politika un finanšu vadība
- ostas pieejas infrastruktūras attīstība
- ostas termināļu infrastruktūras attīstība
- kuģošanas drošība
- ostas drošība un aizsardzība
- vides aizsardzība
- ostas mārketinga un komunikācija

Katrai no jomām tika noteikts stratēģiskais mērķis un (sasniedzamie) rezultatīvie rādītāji, pēc kuriem var novērtēt (kvantitatīvi un kvalitatīvi) stratēģisko mērķu ieviešanas gaitu. Darbības, lai sasniegtu uzlabojumus katrā no jomām, aprakstītas 7. nodaļā.

Tabula nr. 25 RBP stratēģiskie mērķi un to rezultatīvie rādītāji

Joma	Stratēģiskais mērķis (SM)	Rezultatīvie rādītāji
Ostas pārvaldība	SM1: Organizēt ostas darbu saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem un labas pārvaldības principiem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izstrādāta Rīgas brīvostas normatīvā bāze</li> <li>• Izstrādāti Rīgas brīvostas stratēģiskās plānošanas dokumenti (Attīstības programma, Rīcības plāns 3 gadu periodam)</li> <li>• Izstrādāta Rīgas brīvostas galveno darbības rādītāju sistēma</li> <li>• Reizi 3 gados sagatavots ziņojums par Rīgas brīvostas darbību, izmantojot galveno darbības rādītāju sistēmu</li> <li>• Reizi gadā sagatavots ziņojums par Rīcības plāna izpildi</li> <li>• Nodrošināta dokumentu aprīte atbilstoši izstrādātajām procedūrām</li> <li>• Rīgas brīvostas pārvaldes darbība atbilst kvalitātes un vides pārvaldības standarta prasībām</li> <li>• Uzņēmumu skaits Rīgas brīvostā, kuri ir ieviesuši kvalitātes un vides pārvaldības sistēmas</li> <li>• Teritorijas izmantošanas vidējā intensitāte, pārkrauto kravu apjoms uz ha termināļiem iznomātās teritorijas</li> <li>• Izveidota un ieviesta interaktīva platforma, interaktīvās platformas lietotāju skaits, dinamika</li> </ul>

<sup>51</sup> Piemēram, osta nevar mainīt tās atrašanās vietu, kā arī tā principā nav spējīga mainīt citus ārējos faktorus, piemēram, ES tiesisko regulējumu, tirdzniecības partneru ārlietu vai ekonomikas politiku u.tml.

Tabula nr. 25 RBP stratēģiskie mērķi un to rezultatīvie rādītāji

Joma	Stratēģiskais mērķis (SM)	Rezultatīvie rādītāji
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistēmas „Velkonis” lietotāju apmierinātības līmenis</li> </ul>
Tarifu politika un finanšu vadība	SM 2: Nodrošināt konkurētspējīgu un caurskatāmu tarifu politiku, kā arī gūt maksimālus ieņēmumus, vienlaikus saglabājot tarifu konkurētspēju tirgū	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klientu vērtējums par ostas tarifu politiku</li> <li>Proporcionāls zemes un nekustamo īpašumu nomas ieņēmumu pieaugums salīdzinot ar ostas maksu ieņēmumu apjomu</li> <li>OPEX un CAPEX rādītāji, investīciju atdeves rādītāji</li> <li>Rīgas ostas maksu salīdzinošais vērtējums ar citām Baltijas jūras austrumu krasta ostām</li> <li>Ostas noteiktie tarifi un izstrādātās maksu metodikas ir publiski pieejamas</li> </ul>
Ostas pieejas infrastruktūras attīstība	SM 3: Nodrošināt Rīgas brīvostas klientus ar autoceļu, dzelzceļa un ūdensceļu infrastruktūru	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jauno un rekonstruēto dzelzceļa pievedceļu garums (m)</li> <li>Jauno un rekonstruēto piestātņu garums (m)</li> <li>Izbūvēto/rekonstruēto auto pievedceļu garums (m)</li> <li>Kuģošanas kanāla parametri nodrošina Rīgas ostā ienākošo kuģu drošu apkalpošanu</li> <li>Ostas infrastruktūras jauda ir atbilstoša kravu plūsmas apstrādei</li> </ul>
Ostas termināļu infrastruktūras attīstība	SM4: Palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā, palielinot ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kravu un pasažieru apgrozījuma pieaugums</li> <li>Kravu, pasažieru un kruīza kuģu skaits un GT</li> <li>Pārkraušanas kapacitātes pieaugums dažādiem kravu veidiem</li> <li>Termināļu jaudas (celtņi, uzglabāšanas laukumi u.c.)</li> <li>Kravu termināļu izmantošanas intensitātes rādītāji</li> <li>Rīgas brīvostas pārvaldes kapitālo investīciju (CAPEX) apjoms termināļu attīstīšanā</li> <li>Termināļu investīciju apjoms</li> </ul>
Kuģošanas drošība	SM5: Garantēt kuģu (t.sk. Panamax tipa un lielāku) drošu ienākšanu/iziešanu no ostas, samazinot ar kuģošanu saistītu negadījumu skaitu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Izveidots atbilstošs kuģošanas nodrošinājums cilvēku un vides aizsardzībai darbībām ar peldošajiem līdzekļiem ierobežotā ostas akvatorijā</li> </ul>



Tabula nr. 25 RBP stratēģiskie mērķi un to rezultatīvie rādītāji

Joma	Stratēģiskais mērķis (SM)	Rezultatīvie rādītāji
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ar kuģošanu saistītu negadījumu skaits</li> <li>• Ostā ienākošo Panamax un lielāka izmēra kuģu skaits un īpatsvars</li> <li>• Kuģu skaits, kas izmantojuši loču pakalpojumus</li> <li>• Kuģu dīkstāves gadījumos, kad nav nodrošināti loču pakalpojumi</li> <li>• Kuģu skaits, kas izmantojuši velkoņu pakalpojumus</li> <li>• Kuģu dīkstāves gadījumos, kad nav nodrošināti velkoņu pakalpojumi</li> <li>• Kuģu dīkstāves ledus navigācijas apstākļos, kad nav nodrošināti ledlauža pakalpojumi</li> </ul>
Ostas drošība un aizsardzība	SM6: Veidot drošu vidi ostā, stiprināt klientu pārliecību par ostas drošību, garantēt ostas infrastruktūras aizsardzību un kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu ostā un tās akvatorijā.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ar ostas drošību un sabiedrisko kārtību saistīto risku, incidentu un pārkāpumu skaits ostā un tās akvatorijā</li> <li>• Nodrošinātas bīstamo un piesārņojošo kravu terminālu un privāto piestātņu pārbaudes</li> <li>• Nodrošināta ugunsdrošības un civilās aizsardzības noteikumu ievērošana ostā</li> <li>• Uztādītās drošības sistēmas</li> </ul>
Vides aizsardzība	SM7: Samazināt ostas darbības un jauno attīstības projektu negatīvo ietekmi uz vidi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ostas attīstības projektiem (īsteno gan stividori, gan RBP, gan loģistikas uzņēmumi) veikto IVN skaits</li> <li>• Kravu pārkraušanas operāciju radīto bīstamo vielu (tai skaitā naftas produktu) piesārņojuma gadījumu skaits gadā</li> <li>• Kravu pārkraušanas operāciju radīto emisiju gaisā robežlielumu pārsniegumu skaits gadā;</li> <li>• Saglabāta bioloģiskā daudzveidība un nodrošināta zaudējumu kompensācija, veikto pasākumu (monitorings, pētījumi, praktiskie darbi) skaits gadā</li> <li>• Savākti kuģu radītie atkritumi, m3 gadā</li> <li>• Riska kontroles un monitoringa vietu skaits ostas teritorijā, patstāvīgas un jaunizveidotas gadā</li> </ul>

Tabula nr. 25 RBP stratēģiskie mērķi un to rezultatīvie rādītāji

Joma	Stratēģiskais mērķis (SM)	Rezultatīvie rādītāji
Ostas mārketinga un komunikācija	SM8: Stiprināt ostu kā sociāli atbildīgu institūciju	<ul style="list-style-type: none"> <li>RBP organizēto un atbalstīto pasākumu skaits pilsētas iedzīvotājiem</li> <li>RBP organizēto un atbalstīto izglītojošo aktivitāšu skaits</li> </ul>
	SM9: Piesaistīt jaunus klientus Rīgas brīvostai visās kravu veidu grupās, kā arī uzturēt un veidot Rīgas brīvostas atpazīstamību un pozitīvu tēlu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kravu apjoma pieaugums Rīgas brīvostā, tai skaitā mārketinga mērķos minētajās kravu grupās</li> <li>Rīgas brīvostas kravu apjoma tirgus daļas pieaugums Baltijas valstu ostu vidū un tirgus daļas saglabāšana Baltijas jūras Austrumu krasta reģionā</li> <li>Pasažieru skaita tai skaitā kruīza pasažieru skaita pieaugums Rīgas brīvostā</li> <li>Jaunu projektu un jaunu uzņēmumu skaits Rīgas brīvostā</li> <li>Licencēto uzņēmējdarbību skaits ostā</li> <li>Iekšējo klientu ieguldījuma pieaugums Rīgas brīvostas attīstībā – infrastruktūras attīstība, jaudu pieaugums, jaunu kravu veidu ienākšana u.c.</li> <li>Rīgas osta ir pārstāvēta nozīmīgos Latvijas un starptautiskos nozares pasākumos un organizācijās</li> <li>Regulāras publikācijas par ostas darbību Latvijas un starptautiskos nozares medijos</li> <li>Rīgas brīvostas atpazīstamības pieaugums un tēla uzlabošanās</li> <li>Rīgas brīvostas un Rīgas brīvostas pārvaldes tēla uzlabošanās, iedzīvotāju informētības palielināšanās</li> <li>Mājas lapā publicēta aktuāla informācija par ostas darbību</li> <li>Ostas mājas lapas apmeklētāju skaits</li> </ul>

### 6.2.3. Rezultatīvo rādītāju prioritātes un ieviešanas laiks

Lai gan ne visi ostas rezultatīvie rādītāji ir izmērāmi kvantitatīvi, tie ļauj regulāri sekot līdzi notiekošajam, sniegt informāciju par esošo situāciju un salīdzināt tendences. Jāņem vērā, ka ne visiem ieviestajiem uzlabojumiem rādītāji pieaugs katru gadu. Ostas pārvalde apņemas noteikt būtiskākos rādītājus un to mērķus.

Laika periodā līdz 2011. gadam RBP izstrādās mehānismu, kas noteiks, kā tiks veikta ikgadējā (kā arī īsāku vai garāku termiņu, atkarībā no rādītāja) stratēģisko mērķu sasniegšanas uzraudzība.

## 7. Stratēģiskais rīcības plāns

Stratēģiskais rīcības plāns apraksta RBP vīzijas un Rīgas brīvostas attīstības mērķa realizēšanu, un tas ietver darbības, kas ir reāli sasniedzamas Ostas Attīstības Programmas 2015 – 2020. gadam laikā. Stratēģiskie mērķi (aprakstīti nodaļā 5.2) ir saskaņoti ar SVID analīzes kopsavilkumā identificētajiem galvenajiem ietekmes faktoriem un kopā veido pamatu stratēģiskajām rīcībām, kas aprakstītas šajā nodaļā.

Lai nodrošinātu ilgtspējīgu un ekonomiski veiksmīgu ostas attīstību, tai jāspēj pielāgoties un reaģēt uz globālajām tendencēm, kā arī mainīgajām klientu prasībām. *Attīstības programmas* galvenais mērķis ir panākt ostas spēju pielāgoties tirgus izmaiņām un nodrošināt efektīvas tehniskās jaudas kravu apgrozījuma nodrošināšanai. Tāpēc jāuzsver, *Ostas Attīstības programma* neierobežo Rīgas brīvostas darbību ar šajā programmā identificētajiem projektiem, Rīgas brīvostai jebkurā laikā jāspēj pielāgoties jaunam, neparedzētam pieprasījumam vai reaģēt uz citiem neparedzētiem apstākļiem.

### 7.1 Ostas pārvaldība

RBP apņemas īstenot sekojošas darbības, lai sasniegtu **uzdevumi 1: Organizēt ostas darbu saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem un labas pārvaldības principiem**

**Darbība OP1: Izveidot Ostas Kopienu – ostas darbībā un attīstībā iesaistīto uzņēmumu un institūciju savienību**

RBP veicinās un uzlabos nosacījumus aktīvas Rīgas Ostas Kopienas izveidei. Tai vajadzētu uzlabot abpusēju sapratni starp Rīgas brīvostas pārvaldi kā ostas pārvaldītāju un ostas klientiem, kas nosaka tirgus pieprasījumu, ar mērķi samazināt birokrātiju un attīstīt daudz efektīvākas sadarbības procedūras un komunikācijas saites. RBP paredz:

- Veikt sistemātisku un regulāru sazināšanos un sadarbību ar Ostas klientiem, lai saņemtu informāciju par to vajadzībām, noteiktu uzlabojumu iespējas un diskutētu par tām ar iesaistītajām pusēm;
- Ieviest un attīstīt interaktīvu interneta platformu, kas nodrošinātu informācijas apmaiņu starp Ostas Kopienas dalībniekiem.

**Darbība OP2: Ieviest *Galveno Darbības Rādītāju (GDR<sup>52</sup>)* izvērtēšanas sistēmu**

Galveno darbības rādītāju (GDR) sistēma dos iespēju RBP (un tās klientiem) novērtēt, vadīt un uzraudzīt ostas un termināļu darbības efektivitāti.

GDR sistēmai jābūt daudzpusīgai un sasaistītai ar stratēģiskajiem mērķiem, tādēļ tai jāattiecas uz kravu apgrozījumu, klientu apmierinātību, dažādiem ilgtspējas jautājumiem, kā arī mārketinga panākumiem. Jāņem vērā, ka GDR sistēmai ir jābūt vienotai – tai ir jāietver gan pašreizējie GDR, gan arī no jauna ieviestie.

**Darbība OP3: Uzlabot dokumentu aprites un noformēšanas procedūras**

RBP paredz:

- Piedalīties kopējā projektā ar citām Latvijas ostām un Satiksmes Ministriju, lai izveidotu kravu loģistikas un ostas informācijas sistēmu. Plānotais realizācijas laiks: 2009- 2015. gads.
- Izveidot un pilnveidot elektronisku dokumentu aprites sistēmu, aizvietojo tagadējo papīra dokumentu aprites sistēmu Rīgas brīvostā, starp pārvaldi un tās klientiem, kā arī valsts institūcijām. Plānotais realizācijas laiks: 2009-2018. gads.

<sup>52</sup> no angļu valodas - Key Performance Indicators

- Modernizēt ostas informācijas sistēmu "Velkonis". Plānotais realizācijas laiks 2009 -2018. gads.
- Sekmēt muitas procedūru nodrošināšanu Rīgas brīvostas teritorijā.

#### **Darbība OP4: Nodrošināt kvalitātes un vides pārvaldības sistēmu ieviešanu**

RBP popularizēs labas vadības praksi, kā arī motivēs uzņēmumus, kas darbojas Rīgas brīvostā, ieviest kvalitātes un vides pārvaldības sistēmas.

#### **Darbība OP5: Nodrošināt Rīgas brīvostas pārvaldes institucionālo kapacitāti.**

RBP sastāv no struktūrvienībām – departamentiem, nodaļām un dienestiem, kas visas kopā nodrošina RBP funkciju izpildi. Struktūrvienības ir tieši pakļautas Rīgas brīvostas pārvaldniekam. Vairāk informācijas par RBP sniegts 2.4.1 sadaļā.

Rīgas brīvostas pārvaldes struktūra ir veidota tā, lai pildītu visas funkcijas, kas noteiktas Likumā „Par ostām”. Kopumā RBP personāla struktūra, sastāvs un skaits ir pietiekams, lai nodrošinātu sastādītā Stratēģiskā Rīcības plāna ieviešanu. Attiecībā uz minēto rīcību ieviešanu galvenās RBP darbinieku aktivitātes būs saistītas ar iepirkumu organizēšanu un projektu vadību, tostarp – nodrošinot iekšējo un ārējo komunikāciju. Tomēr atsevišķu projektu realizācijai var būt nepieciešamība piesaistīt ārējos ekspertus, piemēram:

- Iepirkumu tehniskās dokumentācijas izstrāde kompleksu būvniecības darbu veikšanai un tehnoloģiju ieviešanai;
- Izpētes, tehniski – ekonomisko pamatojumu, plānošanas un projektu izstrāde, kā arī būvuzraudzība;
- Komunikācijas veidošanai ar iesaistītajām pusēm, sabiedrisko attiecību kampaņu izstrādē un mārketinga stratēģijas izstrādes jomā;
- Kvalitātes un vides pārvaldības sistēmu ārējo auditu nodrošināšanai.

## **7.2 Tarifu politika un finanšu vadība**

RBP apņemas īstenot sekojošas darbības, lai sasniegtu **uzdevumu 2: Nodrošināt konkurētspējīgu un caurskatāmu tarifu politiku, kā arī gūt maksimālus ieņēmumus, vienlaicīgi saglabājot tarifu konkurētspēju tirgū**

#### **Darbība FV1: Saglabāt tarifu politiku, kas veicina Rīgas brīvostas konkurētspēju**

Lai garantētu uzdevuma 2 sasniegšanu, RBP turpinās uzlabot ostas tarifu (ostas maksu, zemes un piestātņu nomas maksu) politiku.

Rīgas brīvostas ostas maksu tarifi arī turpmāk tiks salīdzināti ar citām reģiona ostām un pasaules nozares praksi, pēc tādiem kritērijiem kā cenu līmenis (konkurētspēja), tarifu sistēmas spēja piesaistīt papildus kravas pārkraušanas apjomus un ienākošo kuģu skaitu ostā, tarifu sistēmas caurskatāmība, kā arī nepieciešamības gadījumā tiks veikta tarifu sistēmas pārskatīšana.

#### **Darbība FV2: Ostas ienākumu un izdevumu proporciju uzlabošana**

Rīgas brīvosta centīsies pakāpeniski palielināt to ienākumu relatīvo proporciju, kas veidojas no zemes un piestātņu nomas, kā arī analizējot kapitālo investīciju (CAPEX) un operatīvo izdevumu (OPEX) proporcijas, palielinot CAPEX īpatsvaru ilgtermiņā.

## **7.3 Ostas pieejas infrastruktūras attīstība**

RBP paredz īstenot sekojošas darbības, lai sasniegtu **uzdevumu 3: Nodrošināt Rīgas brīvostas klientus ar autoceļu, dzelzceļa un ūdensceļu infrastruktūru.**

#### **Projekts AI1: Jauna dzelzceļa tilta būvniecība, auto un dzelzceļa pievedceļu infrastruktūras rekonstrukcija Kundziņsalā**

Lai uzlabotu pašreizējos dzelzceļa pievedceļus *Kundziņsalai*, tiks veikta moderna dzelzceļa pievedceļa būvniecība no *Sarkandaugavas* kanāla līdz *Kundziņsalas* dzelzceļa ceļam Nr. 401. Šis projekts tiks realizēts paralēli jaunu termināļu attīstībai *Kundziņsalā*. Būvniecības un rekonstrukcijas darbi ietver dzelzceļa tilta būvniecību un pilnībā aprīkota dzelzceļa pievedceļa izveidi, lai nodrošinātu pietiekamu dzelzceļa

infrastrukturā kapacitāti paredzētajam termināļu kravu apgrozījumam. Paredzēts, ka iepriekšminētie dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumi palielinās tās kapacitāti par 5 miljoniem tonnu gadā.

Vienlaicīgi notiks arī esošo dzelzceļa un auto pievedceļu atjaunošanas darbi, lai uzlabotu to stāvokli un palielinātu caurlaides spēju. Šo apakš projektu detaļas tiks precizētas tālākās plānošanas un projektēšanas laikā.

Projekta realizācija ir plānota no 2009. līdz 2016. gadam.

### Projekts OPI2: Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija

Projekts "Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija" ir nepieciešams, lai nodrošinātu lieltonnāžas kuģu (līdz 175 000 dwt kravas kuģu) ienākšanu un apkalpošanu Rīgas ostā (skatīt Nodaļu 7.5).

Rīgas ostas galvenā kuģu ceļa padziļināšanas darbus tiek plānots veikt vairākās kārtās, padziļinot kuģu ceļu pakāpeniski, ņemot vērā pieprasījumu un ekonomisko pamatojumu. Ir pabeigta tehniskā izpēte un projektēšanas darbi.

Kuģu ceļa padziļināšanas rezultātā vairākām piestātnēm un krasta nostiprinājumiem būs jāveic rekonstrukcijas darbi. Precīzāks darbu apjoms tiks definēts pēc padziļināšanas darbu tehniskā projekta izstrādāšanas.

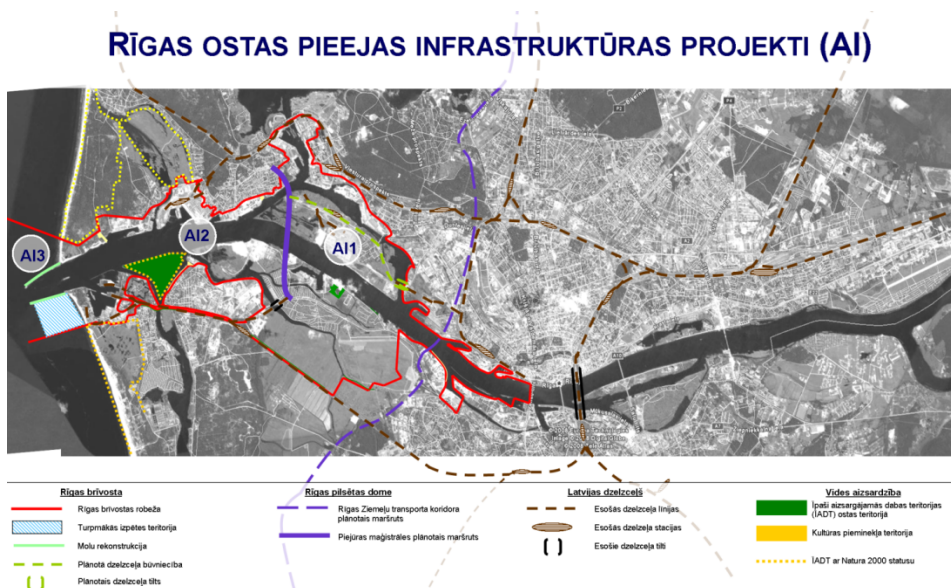
### Projekts OPI3: Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcija

Rīgas brīvosta ir identificējusi nepieciešamību veikt austrumu un rietumu molu rekonstrukciju, kā arī izveidot teritoriju termināļu attīstībai aiz Rietumu mola. Uz šo brīdi ir veiktas dažādas izpētes (inženiertehniskās, ģeoloģiskās, topogrāfiskās), kā arī ir izstrādāts Austrumu un Rietumu mola rekonstrukcijas tehniskais projekts.

Projektu paredzēts realizēt laikā no 2014. līdz 2020. gadam, bet projekta ieviešana ir atkarīga no pieejamā Eiropas Savienības fondu finansējuma.

Kopējo Rīgas brīvostas pieejas infrastruktūras projektu izvietojumu skatīt *Attēlā nr.8.*

Attēls nr.4. Rīgas brīvostas pieejas infrastruktūras projekti



### Darbība OPI4: Dažādi papildus infrastruktūras rekonstrukcijas un uzlabošanas pasākumi

Bez iepriekš definētajiem infrastruktūras projektiem, Attīstības programmas plānošanas periodā RBP, termināļu operatori u.c. ieinteresētās puses plāno realizēt arī citus infrastruktūras projektus, kas dotajā brīdī atrodas priekšizpētes vai sagatavošanas stadijās. Šie projekti ir (bet neaprobežojas ar):

- Izpētes veikšana par Rietumu molam piegulošās teritorijas attīstīšanas iespējām;
- Jaunu teritoriju izveidošana, aizberot mazos baseinus, tiklīdz tam rodas ekonomiski pamatota nepieciešamība. Plānotais realizācijas laiks - no 2012. līdz 2020. gadam;
- Krievu salas infrastruktūras auto un dzelzceļa pievedceļu attīstīšana (Projekts PT1, Nodaļa 7.4);
- Auto un dzelzceļa pievedceļu infrastruktūras attīstīšana Rīnūžos;

- Citi RBP realizējamie auto un dzelzceļa pievedceļu projekti (ņemot vērā vajadzības);
- Piestātņu būvniecība/rekonstrukcija, ko finansē RBP vai brīvostas teritorijā esošie termināļi (gadījumos, kad tas nepieciešams).

## 7.4 Ostas termināļu attīstība

Šajā nodaļā aprakstīti projekti, kas veicina **uzdevuma 4: Palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā, palielinot ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā.**

Mērķa sasniegšanai plānota projektu PT1 līdz PT7 īstenošana. RBP attīsta projektu PT1, savukārt projektu PT2 līdz PT7 attīstītāji ir privātā sektora investori un operatori. Būtiski atzīmēt, kā RBP savu iespēju robežās nodrošinās termināļu attīstībai nepieciešamās infrastruktūras izveidi – sauszemes un ūdens pievadceļus, kā arī pieejas pie piestātnēm.

### Projekts OTA1: Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārceļšanai no pilsētas centra

Saskaņā ar tehniski ekonomisko pamatojumu<sup>53</sup>, Krievu salā tiek plānots attīstīt jaunas teritorijas ostas infrastruktūras izbūvei.

Attīstībai paredzētā teritorija ir 56 ha liela un tajā tiks izbūvētas 4 piestātnes ar kopējo garumu 1 180 m. kas paredzētas beramkravu pārkraušanai (akmeņogles, dzelzs rūda, u.c.). Plānotais piestātņu dziļums līdz -15,5 metriem, kas nākotnē varētu tikt padziļināti līdz pat 17m. Projekts paredz arī visu nepieciešamo autoceļu un dzelzceļa pievadceļu un inženiertehnisko komunikāciju izbūvi ostas robežās.

### Projekts OTA2: Termināļu attīstība Kundziņsalā

Realizēt jaunu termināļu attīstību Kundziņsalā plāno:

- SIA „Riga Bulk Terminal”
- SIA „Nacionālais Konteineru terminālis”
- SIA „Kundziņsalas Dienvidu projekts”
- SIA „Kundziņsalas Ziemeļu projekts”
- SIA „Systems Terminal”
- SIA „Cargo Obrustag”
- 
- Tāpat savu attīstību Kundziņsalā plāno arī jau strādājoši uzņēmumi:
  - SIA „Riga Fertilizer Terminal”
  - SIA „Baltic Container Terminal”;
  - SIA „P&B Terminal”;
  - SIA „BSCT”;
  - SIA „Frigo Baltic”,
  - SIA „Frigo Terminal”;
  - SIA „Man-Tess Property”;
  - SIA „Systems Recycling”,
  - SIA „TFS Trans”.

Rīgas brīvosta Kundziņsalā izvietoto termināļu attīstībai plāno izbūvēt infrastruktūru – dzelzceļa tiltu pār Sarkandaugavas ateci un auto un dzelzceļa pievadceļus. Tāpat Rīgas brīvostas pārvalde paredz uzņēmumu vajadzībām izveidot teritorijas, kā arī padziļināt kuģošanas kanālu, lai termināļi varētu nodrošināt drošu kuģu pienākšanu pie piestātnēm.

### Projekts OTA3: Termināļu attīstība Rīnūžos

Rīnūžos savu attīstību plāno:

- SIA „Rīgas Universālais terminālis” un SIA „Alpha Express”,
- SIA „Alpha osta”,
- SIA „Apvienotais Baltijas fonds”,
- SIA „Naftimpeks”,

<sup>53</sup> *Vides Projekti, Valsts Ltd: Krievu salas infrastruktūras attīstība ostas aktivitāšu pārvešanai no pilsētas centra – Tehniski ekonomiskais pamatojums, februāris 2009*

- SIA „Neste Latvija”,
- SIA „Statoil Fuel and Retail Latvia”
- SIA „VEXOil Bunkering”

Rīgas brīvosta termināļu attīstībai plāno izbūvēt infrastruktūru – Rīnūžu rajona savienojošo dzelzceļa sliežu ceļu.

#### **Projekts OTA4: Termināļu attīstība Sarkandaugavā**

Sarkandaugavā attīstību plāno uzņēmumi:

- SIA „B.L.B. Termināls”
- SIA „Baltmarine Terminal”
- SIA „Eko osta”,
- SIA „Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”,
- SIA „Man –Tess tranzīts”,
- SIA „OVI Rīga”,
- SIA „OVI”,
- SIA „Rimo Wood”,
- SIA „T2 Terminal”,
- SIA „Vega stividor”,
- SIA „VL Bunkering”,
- SIA „Woodison Terminal”.

#### **Projekts OTA5: Termināļu attīstība Vecmīlgrāvī**

Sarkandaugavā attīstību plāno:

- SIA „Port Milgravis”,
- SIA „Reta Wood Industries”,
- SIA „Rīgas Kuģu būvētava”,
- SIA „Termināls Vecmīlgrāvis”

#### **Projekts OTA6: Termināļu attīstība Mangaļsalā**

Teritorijā savu attīstību plāno:

- SIA „Energo SG”
- SIA „Auda A” un „Gamma A”,
- SIA „P&B Port”,
- SIA „MT Osta”.

Rīgas brīvosta termināļu attīstībai šajā ostas rajonā plāno rekonstruēt pietātnes MS-11; MS-12 un MS-13.

#### **Projekts OTA7: Termināļu attīstība Voleros un Podragā**

Voleros jauna termināļa izveidi paredz SIA „JP Terminālis”.

Teritorijā attīstību plāno:

- SIA „KRS”,
- A/S „Latvijas Propāna gāze”,
- SIA „Osta Lejasvoleri”,
- SIA „Port Magnat”

#### **Projekts OTA8: Termināļu attīstība Bolderājā un Daugavgrīvā**

Daugavgrīvā SIA „Baltic Oil Terminal” plāno izveidot jaunu naftas pārkraušanas termināli.

Šajā rajonā strādā un plāno attīstīties:

- SIA „LaCon”,
- SIA „LD Sistems”,
- SIA „Freja”,
- SIA „WT Terminal”

Rīgas brīvosta termināļu attīstībai šajā ostas rajonā plāno izbūvēt dzelzceļa infrastruktūru, kā arī izveidot kuģu pieejas ceļu pieejai Ziemas ostā. Tāpat Rīgas brīvostas pārvalde plāno Daugavgrīvas ostas Austrumu baseinā izbūvēt krasta stiprinājumu un izveidot jaunu teritoriju.

## 7.5 Kuģošanas drošība

RBP apņemas īstenot sekojošas darbības, lai sasniegtu **uzdevumu 5: Garantēt kuģu (t.sk. Panamax tipa un lielāku) drošu ienākšanu/iziešanu no ostas, samazinot ar kuģošanu saistītu negadījumu skaitu.**

**Darbība KD1: Kuģu satiksmes vadības centra modernizācija.**

Lai paaugstinātu kuģošanas drošību, tiek plānots modernizēt Kuģu Satiksmes Vadības Centru - modernizēt K SVC radara staciju un kuģu informācijas apstrādes sistēmu.

**Darbība KD2: Navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija.**

Plānots izbūvēt jaunas vadlīnijas saskaņā ar nodaļas 7.3. Projekta A12 realizāciju. Paredzēts pārvietot peldošos navigācijas līdzekļus un modernizēt nepieciešamo aparatūru. Rīgas brīvostas pārvalde plāno iegādāties boju tenderu peldošo navigācijas līdzekļu apkalpošanai un modernizēt navigācijas līdzekļu aparatūru SABIK.

**Darbība KD3: Radiolinka RS1-Saivas 40-RS3-Kundziņšala izveidošana.**

Lai paaugstinātu sakaru drošību un nepārtrauktību, paredzēts nodrošināt radiolinku starp radaru atrašanās vietām un K SVC.

**Darbība OPI2: Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija.**

Rīgas ostas kuģu ceļa paplašināšanas un padziļināšanas projekts, kas aprakstīts Projektā A12 (Nodaļa 7.3), kalpos ne tikai lielāku kuģu uzņemšanai, bet arī Stratēģiskā mērķa **SM5** sasniegšanai.

**Darbība KD4: Loču pakalpojuma kvalitatīvs nodrošinājums.**

Lai garantētu drošu kuģu ienākšanu ostā un izešanai no tās, paredzēts iegādāties paaugstinātas drošības loču kuterus, nodrošināt helikoptera pakalpojumus loču nogādāšanai uz kuģiem un ledus situācijas izlūkošanai.

**Darbība KD5: Velkoņu pakalpojuma kvalitatīvs nodrošinājums.**

Lai garantētu drošu kuģu ienākšanu ostā un izešanu no tās, tiks nodrošināti ostu apmeklējošo kuģu gabarītiem atbilstošas jaudas azimutālās piedziņas velkoņu pakalpojumi.

**Darbība KD6: Ledus navigācijas nodrošinājums.**

Lai garantētu drošu kuģošanu ledus navigācijas apstākļos, paredzēts nodrošināt atbilstošas klases ledlauža pakalpojumus.

**Darbība KD7: Datormodelēšanas programmu izstrāde vai iegāde.**

Lai nodrošinātu efektīvu kuģošanas plūsmu, plānots izstrādāt kuģu kustības un tauvošanās operāciju datormodelēšanas programmu.

## 7.6 Ostas drošība un aizsardzība

RBP paredz īstenot sekojošas darbības, lai sasniegtu **uzdevumu 6: Veidot drošu vidi ostā, stiprināt klientu pārliecību par ostas drošību, garantēt ostas infrastruktūras aizsardzību un nodrošināt kvalitatīvu pakalpojumu sniegšanu ostā un tās akvatorijā.**

**Darbība ODA1: Attīstīt un ieviest vienotus drošības plānus ostas iekārtām**

RBP plāno uzturēt Ostas aizsardzības plānu un Ārkārtas situāciju plānu. RBP plāno arī modernizēt drošības sistēmas ostā un veikt kontrolējošo darbību:

- Ierīkot un uzturēt vienotu piekļuves kontroles sistēmu kravas un cilvēku kustības kontroles nodrošināšanai ostas teritorijā;
- Ierīkot un uzturēt apziņošanas sistēmu un vienotu videonovērošanas sistēmu Rīgas brīvostā ar vadību no RBP Ostas policijas Operatīvās vadības nodaļas (Meldru ielā 3, Rīgā);
- Nodrošināt regulāras bīstamo un piesārņojošo kravu termināļu pārbaudes (IMDG kodekss);



- Nodrošināt sabiedriskās kārtības kontroli Rīgas brīvostas teritorijā.

#### **Darbība ODA2: Video Novērošanas Sistēmas Ieviešana**

Rīgas brīvosta ievieš video novērošanas sistēmu upes abos krastos no Daugavgrīvas bākas līdz Vanšu tiltam.

### **7.7 Vides aizsardzība**

RBP paredz īstenot sekojošas darbības, lai sasniegtu **uzdevumu 7: Samazināt ostas darbības un jauno attīstības projektu radīto negatīvo ietekmi uz vidi.**

Šajā sadaļā tiek definēts Vides Pārvaldības Plāns (VPP), kas ietver ietekmes uz vidi mazināšanas un monitoringa pasākumus, vērtējot ietekmi uz floru un faunu, kā arī sabiedrību. Paredzams, ka VPP ieviešana palīdzēs uzlabot ietekmes uz vidi rādītājus arī esošajām darbībām.

VPP mērķis ir nodrošināt stratēģiskā līmeņa ietekmes uz vidi mazināšanas un monitoringa analīzi būtiskākajiem ietekmes uz vidi rādītājiem termināļu un ostas infrastruktūras projektiem, ko realizē Rīgas brīvostas pārvalde (projektus skatīt sadaļas 7.3 un 7.4). Projekti sīkāk apskatīti Attīstības programmas Vides pārskatā.

Šo pasākumu mērķis ir samazināt vides un sociālos riskus, izmantojot papildus stratēģiskā līmeņa vadības līdzekļus, t.sk. monitoringu, kā arī pārraudzīt to, vai VPP atbilst RBP vides aizsardzības mērķiem, Īpaši Aizsargājamo Dabas Teritoriju (ĪADT) dabas aizsardzības plāniem un citiem vides pārvaldības plāniem

Stratēģiskā līmeņa VPP neietver detalizētus pasākumus katra projekta ietekmes uz vidi novēršanai, tikai katra projekta IVN izstrādes gaitā tiks identificētas konkrētajai situācijai piemērotākās specifiskās ietekmes uz vidi novēršanas darbības.

Paredzamās Ostas darbības vides aizsardzības darbības, saskaņā ar starptautisko praksi, tiek iedalītas trīs grupās:

#### **Darbība VA1: Ietekmes uz vidi mazināšanas darbības**

RBP paredz :

- Sadarboties ar valsts institūcijām ietekmes uz vidi samazināšanas jomā
- Nodrošināt nepieciešamo atbalstu IVN procedūras veikšanai ostā strādājošo uzņēmumu attīstības projektiem
- Veikt IVN procedūras RBP attīstības projektiem
- Realizēt pasākumus gaisa emisiju samazināšanai no kuģošanas (iespējama krasta elektroapgādes sistēmu, bunkurēšanas ar gāzi utml)
- Realizēt pasākumus Baltijas jūras piesārņojuma samazināšanai (kuģu radīto notekūdeņu pieņemšana, krasta elektroapgāde),
- Atbalstīt sauszemes un ūdens ekosistēmu pētījumu veikšanu
- Nodrošināt dabas resursiem nodarīto zaudējumu kompensāciju

#### **Darbība VA2: Vides monitorings**

RBP paredz ostas teritorijā:

- Nodrošināt riska kontroli un preventīvās darbības paaugstinātas bīstamības termināļos
- Izveidot, uzturēt un attīstīt gaisa emisiju kontroles monitoringa sistēmas
- Izveidot, uzturēt ūdens piesārņojuma kontroles monitoringa sistēmu
- Izveidot, uzturēt un attīstīt augsnes un gruntsūdeņu piesārņojuma kontroles monitoringa sistēmu
- Veikt bioloģiskās daudzveidības monitoringu
- Sadarboties ar valsts un pašvaldību institūcijām vides monitoringa jomā

#### **Darbība VA3: darbības vides piesārņojuma samazināšanai**

RBP paredz:

- Attīstīt esošo kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas sistēmu
- Atbalstīt augsnes un gruntsūdeņu sanācijas projektus

- Atbalstīt piesārņoto sedimentu sanācību
- Nodrošināt ainavu kvalitāti Daugavas piekrastē ostas teritorijā

## 7.8 Ostas mārketinga un komunikācija

Rīgas brīvosta turpinās darboties sociāli atbildīgi, un apņemas īstenot šādas darbības, lai sasniegtu **uzdevumu 8: Stiprināt ostu kā sociāli atbildīgu vienību un uzdevumu 9: Piesaistīt jaunus klientus Rīgas brīvostai visās kravu veidu grupās, kā arī uzturēt un veidot Rīgas brīvostas atpazīstamību un pozitīvu tēlu.**

### Darbība OM1: Mārketinga stratēģijas izstrāde

Mārketinga stratēģija ir vidēja termiņa plānošanas dokuments, kurš, saskaņā ar Rīgas brīvostas pārvaldes nolikumu, tiek izstrādāts uz trīs gadu laika periodu un apstiprināts valdē. Stratēģiju izstrādā RBP darbinieki, par pamatu ņemot Rīgas brīvostas attīstības programmas tirgus analīzi, un nepieciešamības gadījumā piesaista ārējos konsultantus.

RBP:

- Nodrošina izpratni par ostas produktiem un pakalpojumiem;
- Definē mārketinga mērķus (īstermiņa un ilgtermiņa);
- Identificē mērķauditorijas un klientus;
- Izstrādā galvenos principus mērķauditoriju sasniegšanai;
- Sekmē zīmola "Rīgas brīvosta" un "Rīgas brīvostas pārvalde" atpazīstamību;
- Izstrādā mārketinga aktivitāšu novērtēšanas un monitoringa sistēmu.

### Darbība OM2: Uzlabot klientu attiecību pārvaldības sistēmu

Klientu attiecību pārvaldības sistēma saistīta ar klientu sadarbības attīstīšanu un zināšanu/informācijas vadību. Sadarbībai ar esošajiem un potenciālajiem ostas klientiem jābūt regulārai un pārraudzītai, līdz ar to RBP, piesaistot ārējos konsultantus, apņemas izstrādāt un ieviest klientu attiecību pārvaldības sistēmu.

RBP paredz:

- Uzlabot izpratni par tirgiem un loģistikas ķēdēm, kurās darbojas ostas klienti;
- Izstrādāt kopējās mārketinga aktivitātes ar loģistikas ķēžu dalībniekiem (dalība nozares izstādēs un pasākumos).

### Darbība OM3: Līdzdalība stratēģiskās partnerībās un apvienībās

Sadarbības un partnerības attīstīšana kalpo Rīgas brīvostas atpazīstamības nostiprināšanai loģistikas ķēdēs un nozarē kopumā. RBP identificēs vertikālās un horizontālās sadarbības un partnerības iespējas šādu preču tirgos: akmeņogles, naftas produkti, konteineri, ātrbojīgas preces, minerālmēsli, kokmateriāli un pasažieru pārvadājumi.

Sadarbības un partnerības attīstīšanai RBP paredz:

- Nodrošināt sadarbību un regulāru komunikāciju ar dzelzceļa un ceļa autoceļu operatoriem/asociācijām;
- Veidot partnerības ar citu valstu ostām, no kurām RBP saņem kravu un uz kurām krava tiek nosūtīta, kā arī ar pārējām stratēģiski svarīgām ostām;
- Novērtēt sadarbību ar vietējām konkurējošajām ostām, lai rastu iespējas veikt vienotas darbības konkurētspējas paaugstināšanai, tādējādi pasargājot kravu plūsmu caur Latvijas ostām;
- Aktīvi iesaistīties vietējās un starptautiskās nozares asociācijās, organizācijās un projektos, ieskaitot IAPH<sup>54</sup>, ESPO<sup>55</sup>, Eiropas Kruīza organizācija, BPO<sup>56</sup>, AIVP<sup>57</sup> utt.;
- Atbalstīt nacionālās Latvijas ostu un loģistikas iniciatīvas

### Darbība K1: Paaugstināt ostas sociālās atbildības līmeni, veidojot ciešu sadarbību ar iesaistītajām pusēm

<sup>54</sup> Association of Ports and Harbours

<sup>55</sup> European Sea Port Organization

<sup>56</sup> Baltic Ports Organization

<sup>57</sup> Starptautiskā Ostu Pilsētu asociācija

RBP veicinās publisko attiecību uzlabošanu, ieviešot regulāru un strukturētu komunikāciju ar sabiedrību, kā arī valsts un pašvaldības institūcijām.

Lai uzlabotu dialogu ar ārējām interešu grupām un nodrošinātu sabiedrības izpratni par Rīgas brīvostas ekonomisko nozīmi, RBP paredz:

- Līdz 2012. gadam izstrādāt Rīgas brīvostas darbības sociālekonomisko novērtējumu, kurā tiks novērtēts ostas darbības sniegtais labums Rīgas un Latvijas ekonomikai;
- Izstrādāt un ieviest sistēmu, kas garantētu iesaistīto pušu dalību ideju apmaiņā par ostas darbības uzlabošanu;
- Izstrādāt un ieviest procedūras iesaistīto pušu atsauksmju apkopošanai par ostas aktivitātēm;
- Skaidrot ostas politiku un attīstības koncepciju, organizējot diskusiju grupas, seminārus un nodrošinot izdales materiālus;
- Sadarboties ar dažādām institūcijām, lai nodrošinātu Rīgas brīvostas vides un sociālās atbildības principu popularizēšanu:
  1. Sadarbība un sociālais dialogs ar biedrībām un nevalstiskajām organizācijām, kuras apvieno ostas teritorijas apkārtnē dzīvojošos rajonu iedzīvotājus (Vecmīlgrāvja attīstības biedrība, biedrība „Kundziņsala”, u.c.);
  2. Lielās talkas ietvaros organizēt Daugavas krastu sakopšanu ostas teritorijā;
  3. Piedalīties Eiropas Jūras Dienās, organizējot publiski pieejamas tematiskas izstādes Pārvaldes ēkā.
- Nodrošināt augstu darba vides kvalitāti un darbinieku labklājību;
- Informēt interesentus par ostas sociālās atbildības darbībām, izmantojot dažādus medijus un RBP mājaslapu.

#### **Darbība OM4:** Uzlabot ostas popularitāti un atpazīstamību

RBP paredz:

- Rosināt Rīgas brīvostas teritorijā strādājošās kompānijas lietot ostas mārketinga iestrādes arī savās mārketinga aktivitātēs;
- Regulāri prezentēt ostu kravas un transporta nozares izstādēs un konferencēs;
- Sadarbībā ar ostas uzņēmumiem organizēt vietējus un starptautiskus pasākumus ostas tēla popularizēšanai;
- Regulāri sniegt pārskatus sabiedrībai un ostas klientiem par brīvostas aktivitātēm starptautiskajās organizācijās un izstādēs;
- Regulāri atjaunot informāciju par Rīgas brīvostu starptautiskajās datu bāzēs (BIMCO, u.c.), kā arī starptautisku ar jūrniecības nozari saistītu organizāciju gada grāmatās (IAPH, AIVP, u.c.);
- Sniegt informāciju par aktualitātēm Rīgas ostā elektroniskajiem un drukātajiem pašmāju un ārvalstu medijiem, nozares izdevumiem.

#### **Darbība OM5:** Veidot pozitīvu ostas tēlu

RBP sekmēs ostas tēla uzlabošanu un ostas atpazīstamības veicināšanu jūras transporta sektorā, kā arī Latvijas sabiedrībā. To plānots panākt, realizējot šādas aktivitātes:

- Izstrādāt un realizēt sabiedrisko attiecību kampaņu, lai nodrošinātu sabiedrības izpratni par ostas misiju, aktivitātēm, attīstības iniciatīvām un to ietekmi;
- Organizēt pasākumus ostas pievilcīga tēla popularizēšanai:
  1. Skolēnu, studentu un citu interesentu ekskursijas pa Rīgas ostu;
  2. Regulāra informācija par ostas aktivitātēm, izmantojot elektroniskos un drukas medijus;
- Sadarboties ar ārvalstu vēstniecībām, Latvijas vēstniecībām ārzemēs un sabiedriskajām organizācijām;
- Izstrādāt un ieviest ostas tēla monitoringa sistēmu.

## 8. Attīstības programmas finanšu analīze

Attīstības programmas sadaļā 2.7.1 ir sniegts vispārīgs pārskats par Rīgas brīvostas finanšu situāciju, sadaļā 4.4 ir veikti aprēķini par Ostas ieņēmumiem dažādu izvirzīto kravas apgrozījumu scenāriju gadījumā, savukārt šajā sadaļā tiek sniegta informācija par finanšu plūsmu *Attīstības programmas* pārskata periodā. Analīzes ietvaros Rīgas brīvostas ostas maksas (atskaitot pietauvošanos/attauvošanos, loču un citus ostas papildus pakalpojumus), kā arī vairāki citi finanšu indikatori tika salīdzināti ar citām reģiona ostām, tāpat tika identificētas galvenās ienākumu un izmaksu pozīcijas.

### 8.1. Ostas kopējās attīstības izmaksu un ieguvumu analīze

#### 8.1.1. Metodoloģija un būtiskākie pieņēmumi

Finanšu prognozes tiek veiktas eiro, ņemot vērā esošo maiņas kursu un pastāvīgās cenas bez PVN. Augstas inflācijas gadījumā, tiek paredzēts, ka izmaksas varētu palielināties straujāk kā ieņēmumi, jo ostas ieņēmumus nav iespējams tieši sasaistīt ar inflāciju tirgus situācijas dēļ.

Tā kā finanšu prognozes tiek veiktas izmantojot pastāvīgās cenas, lai aprēķinātu to tīro tagadnes vērtību tiek lietota reālā diskonta likme 5% apmērā. Šāda diskonta likme tika noteikta saskaņā ar ES vadlīnijām izmaksu un ieguvumu analīzes veikšanai, Latvijas praksi, kā arī regulējumu, kas attiecas uz izdevumu-ieguvumu veikšanu ES struktūrfondu finansētajiem projektiem. Diskonta likme var tikt noteikta kā bezriskā procentu likme, tai pieskaitot riska prēmiju. EURIBOR likme var tikt ņemta kā indikatīvā bezriskā likme; 6 mēnešu EURIBOR likme 2007.gada februārī bija 3,8%, 2008.gadā - 4,7% un 2009.gadā - 2,9%. 2009.gada aprīlī tā ir nokritusies līdz 1,56% gadā. 12 mēnešu EURIBOR likme 2007.gada februārī bija 4%, 2008.gadā - 4,7%, 2009.gadā - 3%. 2009.gada aprīlī tā ir samazinājusies līdz 1,7%. Kā rāda prakse, risks, kas saistīts ar nākotnes naudas plūsmu var tikt iekļauts diskonta likmē, lai iegūtu tīro tagadnes vērtību, kas pēc iespējas mazāk saistīta ar riskiem.

Principā, diskonta likme, ko izmanto finanšu analīzē, atspoguļo kapitāla iespēju izmaksas, vai citiem vārdiem sakot, peļņas līmeni labākajai kapitāla izmantošanas alternatīvai. Gadījumā, ja uzņēmums tiek finansēts no pašu kapitāla un aizņēmumiem, kapitāla izmaksas var tikt novērtētas izmantojot kapitāla vidējo svērto izmaksu formulu.<sup>58</sup>

Ņemot vērā konservatīvo pieeju, kā arī BJR ostu maksu tarifus, Rīgas brīvostas maksas nav paredzēts palielināt. Tomēr tirgum pieņemams maksu pieaugums varētu būt iespēja nākotnē sabalansēt izdevumu pieaugumu (inflācija, u.c. apstākļi).

Tiek pieņemts, ka ieņēmumi no esošajiem nomas līgumiem saglabāsies esošajā līmenī. Plānoti arī jauni nomas ieņēmumi attīstoties jauniem termināļu projektiem, piemēram, no Krievu salas termināļu attīstīšanas tiek plānoti ieņēmumi 3,1 – 3,2 miljonu eiro gadā.

Ieņēmumi no jaunajām iznomātajām zemēm tiek lēsti 1,5% apmērā no zemes kadastrālās vērtības, bet nav iekļauti aprēķinos, jo tie tiek novirzīti nekustamā īpašuma nodokļa samaksai.

Operatīvie izdevumi tiek plānoti 2008.gada līmeni, izņemot darba spēka izmaksas. Ņemot vērā esošo ekonomisko situāciju, tiek pieņemts, ka algas paliks esošajā līmenī līdz 2015.gadam, kam sekos to pieaugums inflācijas apjomā. Tāpat tiek pieņemts, ka papildus darbaspēks, kas būs nepieciešams kravu apgrozījuma pieauguma rezultātā, tiks nodrošināts no stividoru kompāniju puses.

Kapitālizdevumi tiek dalīti četrās kategorijās:

- regulārais CAPEX, kas nepieciešams esošās infrastruktūras uzturēšanas darbiem un atjaunošanai;
- attīstības projektu CAPEX, kas saistīts ar būtiskākajiem plānotajiem Attīstības programmas projektiem laikā no 2010. – 2018. gadam;
- Papildus uzturēšanas izdevumi, kas saistīti ar plānotajiem attīstības projektiem;

<sup>58</sup>  $WACC = \text{pašu kapitāla } \% \times \text{pašu kapitāla izmaksas} + \text{aizņēmumi } \% \times \text{aizņēmumu izmaksas (1- nodokļi)} + \text{vērtspapīri } \% \times \text{vērtspapīru izmaksas (1-nodokļi)}$

- Jau iesākto projektu realizācijas izdevumi.

Izmaksas, kas saistītas ar Rīgas ostas pieejas kanāla rekonstrukcijas projekta (AI2) otrā etapa darbiem nav iekļautas Attīstības programmā, jo RBP gala lēmums par šī projekta realizācijas termiņu tiks pieņemts pēc finanšu ekonomiskās izpētes pabeigšanas.

**Tabula nr. 26** Plānotie RBP kapitālizdevumi, 2009. – 2018.gadam (miljoni EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Regulārais CAPEX	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
Attīstības projektu CAPEX	1,0	4,7	128,1	60,0	34,6	44,1	20,1	20,1	20,1	0,1
Uzsākto projektu realizācija	2,2									
<b>Kopā</b>	<b>8,8</b>	<b>10,2</b>	<b>133,6</b>	<b>65,5</b>	<b>40,1</b>	<b>49,6</b>	<b>25,6</b>	<b>25,6</b>	<b>25,6</b>	<b>5,6</b>

Tiek pieņemts, ka RBP naudas rezerves, kas šobrīd sastāda apmēram 12 miljonu EUR, tiks izmantotas nepieciešamo investīciju finansēšanai. Paredzams, ka atsevišķi īstermiņa aizņēmumi varētu būt nepieciešami PVN maksājumu segšanai, taču tie netiek iekļauti aizņēmumu rādītāju aprēķinos.

Tā kā indikatīvā naudas plūsma tiek prognozēta katra gada ietvaros, 1 – 2 mēnešu starpība starp ienākošajiem un izejošajiem maksājumiem netiek uzskatīta par būtisku un tiek pieņemts, ka ienākošā un izejošā naudas plūsma notiek viena finanšu gada ietvaros.

### 8.1.2. Attīstības scenāriju finanšu prognozes

Finanšu prognozēs tiek ietverti ostas maksu aprēķini pa kravu grupām (kā aprakstīts kravu apgrozījuma prognozēs sadaļā 4.), kā arī paredzamie ieņēmumi no nomas un citiem Ostas pakalpojumiem. Paredzamie kapitālizdevumi un lielākā daļa RBP administratīvo un operatīvo izdevumu ir neatkarīgi no izvēlēta scenārija.

Būtiskākie finanšu plūsmas rādītāji analizētajiem scenārijiem sniegti *Tabulā nr.27*.

**Tabula nr. 27** RBO gada finanšu rādītāji dažādiem attīstības scenārijiem 2030.gadā, miljoni EUR.

Rādītājs	Bāzes scenārijs	Optimistiskais scenārijs	Pesimistiskais scenārijs
Ieņēmumi no ostu maksām	60	86,8	45
Ieņēmumi no nomas	8,6	8,6	8,6
Uzturēšanas izmaksas (neiekļaujot nolietojumu)	28,9	30,7	28
EBITDA rādītājs	43,6	68,2	30,3
Naudas plūsmas tīrā tagadnes vērtība	59,5	155,4	0,3

Jāatzīmē, ka Pesimistiskā scenārija gadījumā naudas plūsmas EBITDA rādītājs ir salīdzinoši zems, ņemot vērā plānotos apjomīgos kapitālizdevumus 2011.-2012.gadā. Projektu finansēšana ir pilnībā atkarīga no plānotā ES fondu atbalsta, turklāt pat, ja ES finansējums tiek saņemts pilnā apmērā, RBP būs jāveic ievērojami aizņēmumi. ES līdzfinansējuma tagadnes vērtība visos scenārijos ir 158,3 miljoni EUR.

Izvērtsts pārskats par Bāzes scenārija finanšu rezultātiem apkopots *Tabulā nr.28* un *Diagrammās nr. 40 un 41*.

Tabula nr. 28 RBP finanšu rezultāti, Bāzes scenārijs, miljoni EUR, 2009.-2030.gads

	2015	2020	2025	2030
Kopējie ieņēmumi	47,9	54,1	61,4	71,9
OPEX (neiekļaujot nolietojumu)	23,6	25,1	26,7	28,9
EBITDA	24,2	29,0	34,6	43,0
CAPEX, kas saistīts ar attīstības projektiem (2009-2018)	335,8			
Regulārais un jauno projektu uzturēšanas CAPEX (2009-2030)	164,1			
Tirā tagadnes vērtība (5%, 2009-2030)	59,5			
IRR (5%, 2009-2030)	7,3%			
Tirā tagadnes vērtība plānotajiem ES grantiem (5%, 2009-2030)	158,3			
Tirā tagadnes vērtība (5%, 2009-2018)	32,8			

Diagramma nr. 40 RBP finanšu rezultāti, Bāzes scenārijs, EUR, 2009.-2030.gads

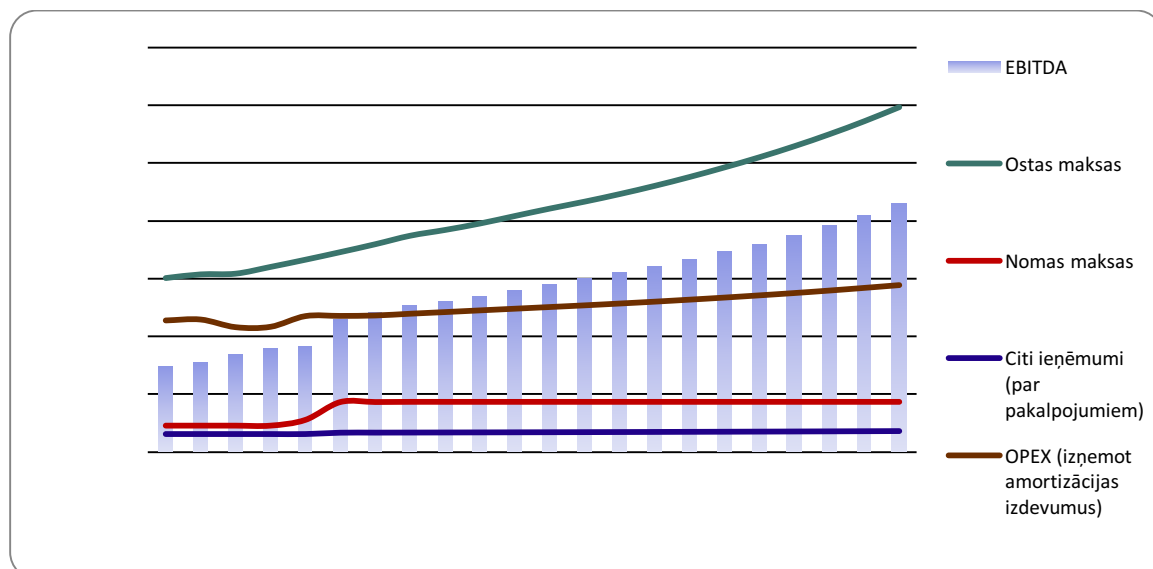
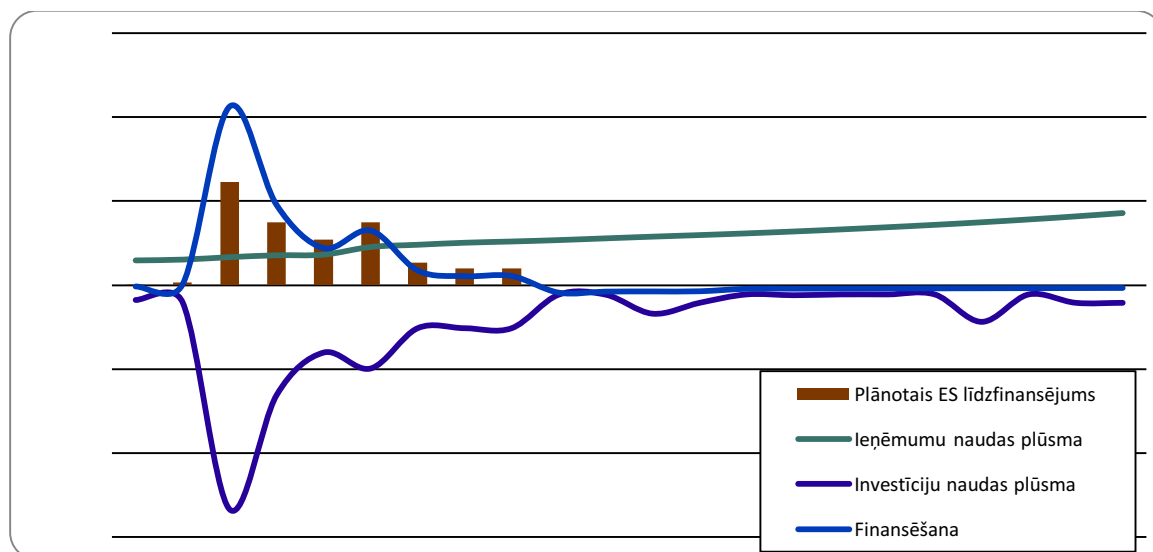


Diagramma nr. 41 RBP naudas plūsmas prognoze, Bāzes scenārijs, EUR, 2009.-2030.gads



## 8.2. Ostas attīstības finansēšana

Finansējuma nepieciešamību nosaka kapitālizdevumi, kas saistīti ar esošās infrastruktūras uzturēšanu un jaunu attīstības projektu realizāciju. Vienlaicīgi RBP ir jāparedz finanšu līdzekļi esošo kredītu pamatsummu un procentu atmaksai, kā arī kredītu pamatsummu un procentu atmaksai, kas saistīti ar attīstības programmas projektu realizāciju.

LR Satiksmes ministrijas plānotais ES finanšu atbalsts Kohēzijas fonda ietvaros tiks novirzīts šādu četru projektu realizācijai:

- Projekts AI2 - Pieejas kanāla kuģu ienākšanai Rīgas ostā rekonstrukcija (59,5 miljoni eiro, 85% atbalsta intensitāte)
- Projekts AI3 - Austrumu un Rietumu molu rekonstrukcija (34 miljoni eiro, 85% atbalsta intensitāte)
- Projekts PT1- Krievu salas attīstība (78,3 miljoni eiro, 49% atbalsta intensitāte)
- Projekts PT2- Jauna RoPAX un kruīza kuģu termināļa attīstība (25 miljoni eiro, 50% atbalsta intensitāte).

Tabula nr. 29 Plānotais ES līdzfinansējums projektiem, finanšu avoti un laika grafiks

Projekts	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Infrastruktūras attīstība Krievu salā (KF)	0,1	1,0	61,1	15,6					
Jauna RoPax termināļa būvniecība (KF)							5,0	10,0	10,0
Ostas pieejas kanāla rekonstrukcija (KF)				17,9	17,9	23,8			
Molu rekonstrukcija (KF)				3,4	8,5	13,6	8,5		
Dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana Kundziņsalā (TEN-T)	0,1	0,4	0,4	0,4	0,7				
<b>Kopā</b>	<b>0,2</b>	<b>1,4</b>	<b>61,5</b>	<b>37,3</b>	<b>27,1</b>	<b>37,4</b>	<b>13,5</b>	<b>10,0</b>	<b>10,0</b>

Plānotais līdzfinansējums no Kohēzijas fonda kopumā ir 196,3 miljoni EUR un plānotais līdzfinansējums no TEN-T programmas ir 2 miljoni eiro.

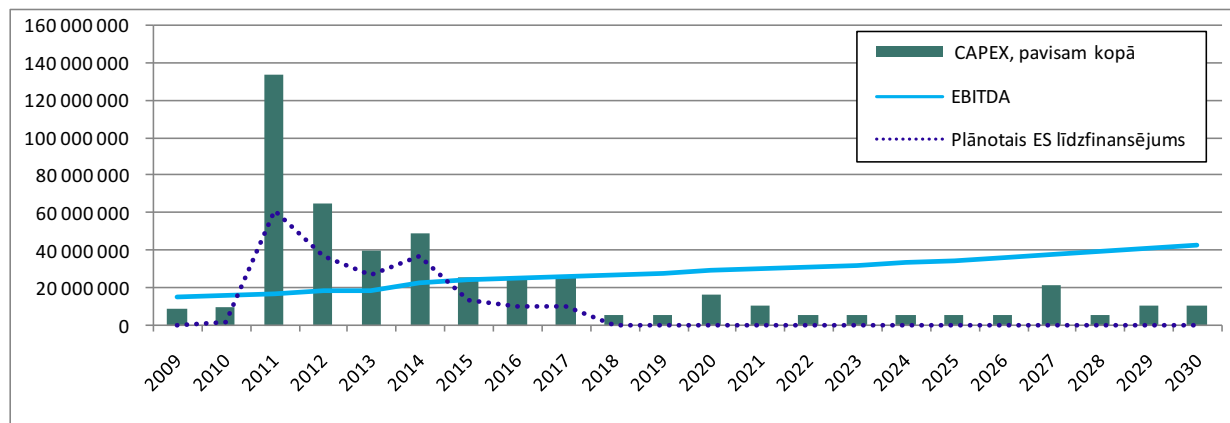
Laika periodā no 2007. līdz 2013.gadam papildus ES līdzfinansējumu (TEN-T, Marco Polo, Kohēzijas fonds) varētu saņemt infrastruktūras projekti, kas tieši saistīti ar 'Jūras transporta maģistrāļu' kritērijiem atbilstošiem projektiem, kā piemēram, Kundziņsalas attīstība. Ar jūras transporta maģistrālēm saistīti pasākumi ir esošu vai jaunu jūras transportu pakalpojumu attīstība, kas integrēti pilnās loģistikas ķēdēs un koncentrē kravu plūsmas dzīvotspējīgās, regulārās, biežās, augstas kvalitātes un drošās jūras tuvsatiksmes saitēs.

Pašu finansējuma nodrošināšanai, RBP 2009.gadā plāno ņemt aizņēmumu Krievu salas projekta finansēšanai, ar procentu likmi 2,577%, kredīta pamatsummas atmaksas atlikšanu uz 3 gadiem un aizdevuma atmaksāšanu 20 vienlīdzīgos maksājumos. Aizdevuma summa ir atkarīga no scenārija bāzes naudas plūsmas, ņemot vērā EBITDA rādītāju katrā no scenārijiem. Aptuveni 12,3 miljoni EUR no naudas rezervēm varētu tikt izmantoti, lai finansētu attīstības projektus 2011. un 2012.gadā. Jāatzīmē, ka realizācija lielai daļai attīstības projektu ir tieši atkarīga no ES līdzfinansējuma piesaistīšanas.

### 8.2.1. Finansēšana – Bāzes scenārijs

Bāzes scenārija EBITDA rādītāji, kopējais CAPEX un plānotais ES finansējums attēlots *Diagrammā nr.42* un *Tabulā nr.30*.

Diagramma nr. 42 RBO attīstības Bāzes scenārija EBITDA rādītāji, plānotais CAPEX un ES līdzfinansējums



Tabula nr. 30 RBO attīstības Bāzes scenārija CAPEX ar un bez ES līdzfinansējuma

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>CAPEX (milj. EUR)</b>	<b>8.8</b>	<b>10.2</b>	<b>133.6</b>	<b>65.5</b>	<b>40.1</b>	<b>49.6</b>	<b>25.6</b>	<b>25.6</b>	<b>25.6</b>	<b>5.6</b>
% no ieņēmumiem (bez ES atbalsta)	22%	27%	341%	167%	99%	116%	54%	53%	51%	11%
% no ieņēmumiem (ar ES atbalstu)	22%	23%	184%	70%	31%	26%	25%	31%	31%	11%

Nepieciešamo papildus finansējumu (papildus EBITDA summām un ES līdzfinansējumam) paredzēts nodrošināt ar naudas rezervēm (12,3 miljoni EUR) un aizņēmumiem ar procentu likmi 2,577% - Krievu salai paredzēts ņemt 47,5 miljonu EUR aizņēmumu ar pamatsummas atmaksas atlikšanu uz 3 gadiem.

Tabula nr. 31 Ostas attīstības finansējuma avoti, Bāzes scenārijs

Miljoni EIRO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kopējais EBITDA rādītājs	15,0	15,5	16,9	18,0	18,4	23,0	24,3	25,5	26,2	27,0
Naudas rezerves			7,6	4,7						
Plānotais ES līdzfinansējums	0,2	1,4	61,5	37,3	27,1	37,4	13,5	10,0	10,0	0,0
RBP aizņēmumi (milj. EUR)	0,0	0,0	39,3	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saistību pret EBITDA koeficients	1,4	1,3	3,4	3,5	3,2	2,4	2,1	1,8	1,6	1,4

Saistību pret EBITDA koeficients ir starp 3,3 un 3,5 laikā no 2012. līdz 2013. gadam un ir atbilstošs ņemot vērā pašreizējās RBP saistības (RBP pašreizējais saistību pret EBITDA koeficients ir apmēram 1, citās ostās, kas realizē lielākus investīciju projektus, šis koeficients ir robežās no 3 līdz 8. Tallinas ostai šis koeficients ir apmēram 3, savukārt Helsinku ostai - 6-8, ņemot vērā apjomīgu ostas pārvietošanas projektu). RBP saistību apmērs pret pašu kapitālu ir salīdzinoši zems, pieņemot ka ienākumi tiek novirzīti pašu kapitāla palielināšanai kā sākotnēji plānots.

Līdzekļi, ko paredzēts piesaistīt no Kohēzijas fonda un TEN-T programmām ir ļoti apjomīgi, un daudzu projektu īstenošana ir atkarīga no ES fondu sniegtā atbalsta.

## 8.2.2. Finansēšana – Optimistiskais un pesimistiskais scenārijs

Būtiskākās atšķirības RBO darbības finansēšanā Optimistiskā scenārija gadījumā:



- ņemot vērā palielināto ienākumu apjomu salīdzinot ar Bāzes scenāriju, RBP būtu jāņem mazāku aizņēmumu Krievu salas projekta realizācijai (43,1 miljons EUR);
- Saistību pret EBITDA koeficients būs zem 3 laikā no 2012. līdz 2013.gadam, nodrošinot RBO iespēju nepieciešamības gadījumā piesaistīt vairāk kredīta līdzekļu projektu attīstīšanai.

Būtiskākās atšķirības RBO darbības finansēšanā Pesimistiskā scenārija gadījumā:

- ņemot vērā samazināto ienākumu apjomu salīdzinot ar Bāzes scenāriju, RBP nāktos ņemt lielāku aizņēmumu Krievu salas projekta realizācijai (52,2 miljoni EUR), turklāt izmaksu segšanai būtu jāņem vēl citi aizņēmumi 2,8 miljonu EUR apmērā 2013.gadā.
- Saistību pret EBITDA koeficients varētu būt nedaudz virs 4 laika posmā no 2012. līdz 2013.gadam, kā rezultātā var nākties paildzināt Krievu salas projekta realizācijas termiņu par 1 gadu.

### 8.3. Jūtīguma un riska analīze

Galvenie riski, kas ietekmē RBP finanšu rezultātus Attīstības programmas ieviešanas laikā, ir iedalīti četrās kategorijās: ekonomikas riski, projektu realizēšanas riski, darbības riski, kā arī politiskie un juridiskie riski. Galvenajiem identificētajiem riskiem ir noteikta to varbūtība un ietekme. Ietekme tiek kvantificēta, izmantojot jutīguma analīzes rezultātus un mainot pieņēmumus izstrādātajā finanšu modelī, un galvenokārt vērtējot to ietekmi uz RBO darbības tīro tagadnes vērtību.

#### 8.3.1. Ekonomikas riski

**Tirgus risks.** Tiek uzskatīts, ka šim riskam ir vidēji augsta varbūtība un lielākā ietekme, ņemot vērā, ka beramkravu, jo īpaši ogļu, pārkraušana veido lielāko daļu no ostas apgrozījuma. Šī riska ietekmi iespējams mazināt, realizējot Attīstības programmas diversifikācijas stratēģiju, ar mērķi palielināt citu kravu veidu nozīmīgumu. Rezultātos var redzēt ietekmi uz kravu apgrozījuma rādītājiem katram no scenārijiem.

20% kravu apgrozījuma samazinājums pret Bāzes scenāriju<sup>59</sup> tika piemērots visiem kravu veidiem, izņemot RoPax kuģiem, un rezultātā RBO tīrā tagadnes vērtībā nokritās līdz -38,9 miljoniem EUR (-164% salīdzinājumā ar Bāzes vērtību).

Tabula nr. 32 *Kravu apgrozījuma izmaiņu ietekme uz NPV*

	Pesimistiskais scenārijs	Bāzes scenārijs	Optimistiskais scenārijs
Kravu apgrozījuma apjoms 2030 (tonnas)	40,1	52,6	76,3
Kravas apjoms, salīdzinot ar Bāzes scenāriju	-1% līdz -24% gadā	Bāzes vērtība	+1% līdz +45% gadā
NPV(5%, 2009-2030, miljoni EUR)	0,3	59,5	158,3
NPV salīdzinot ar Bāzes scenāriju	-99%	Bāzes vērtība	+166%

Gadījumā, ja iestāsies pesimistiskais scenārijs un kravu apgrozījums ostā vairs nepieaugs, bet pat samazināsies, jāparedz Krievu salas projekta realizācijas atlikšana, veicot darbus pa daļām un pārceļot nodošanas termiņu par 1 līdz 2 gadiem (līdz 2013./2014. gada beigām)

**Inflācija.** 2007. un 2008. gadā inflācijas rādītājs Latvijā bija salīdzinoši augsts, bet EIU ilgtermiņa prognozes līdz 2030. gadam paredz, ka tas stabilizēsies pie 2 līdz 3% atzīmes. Ieņēmumi nav tieši saistīti ar inflāciju un paredzams ka šāda tendence arī saglabāsies nākotnē.

<sup>59</sup> Ietverot 20% samazinājumu kruīza kuģu segmentā

Investīciju un ekspluatācijas izdevumu pieaugums (par 1,5% gadā) Bāzes scenārijā, ko salīdzinot ar inflācijas koeficientu laikā no 2010 – 2030. gadam nesedz tarifu pieaugums, samazina Ostas darbības NPV līdz 16,9 miljoniem EUR (-72%). Šis risks var tikt mazināts palielinot ostas maksas, ja tirgus situācija to pieļauj.

**Procentu likmes.** RBP aizņēmumi ir eiro valūtā ar mainīgām procentu likmēm, kas balstītas uz EURIBOR un noteiktu pievienoto likmi. Procentu likmes 2009. gadā ir uzrādījušas būtisku samazinājumu salīdzinot ar 2007. un 2008. gada rādītājiem. Esošās finanšu prognozes pieņem, ka procentu likme ir 2,577% gadā, taču procentu likme var pieaugt finanšu tirgus attīstības rezultātā. Naudas plūsmas risku izvērtēšanai EURIBOR likme tika palielināta līdz 3,5%, un kopējā RBO aizņēmumu procentu likme sasniedza 4% (0,5% pievienotā likme). Pie šādas procentu likmes būtu nepieciešams piesaistīt papildus finansējumu 3 miljonu EUR apmērā, un procentu izmaksas sasniegtu 28,1 miljonu EUR salīdzinājumā ar 17,4 miljoniem EUR Bāzes scenārija gadījumā 2009 – 2030. gadam.

**Valūtas risks.** Dēļ fiksētās latu un eiro valūtu likmes, šis risks modelī netiek paredzēts. Pat, ja valūtas kursu likme nebūtu fiksēta, risks būtu novērsts, ņemot vērā faktu, ka ostas maksas tiek noteiktas un iekasētas eiro. Aizņēmumu risks tiek mazināts, jo to valūta ir saskaņota ar ieņēmumu valūtu.

**Finansēšanas risks.** ES līdzfinansējuma apjoms tiek plānots 198,3 miljonu EUR apjomā, kas sastāda apmēram 60% no plānoto attīstības projektu kapitālizmaksām. Šī riska ietekme ir ļoti augsta un ja netiks saņemts ES līdzfinansējums ar 50 – 85% intensitāti daudzu projektu realizācija tiks atlikta pēc 2020. gada. Krievu salas attīstīšana, dzelzceļa infrastruktūras attīstīšana Kundziņsalā un jaunais Ro Pax terminālis ir prioritārie projekti, kopā ar citiem mazāka apjoma ostas vadības uzlabojumu projektiem.

### 8.3.2. Projektu realizēšanas risks.

Pastāv risks, ka projekti varētu netikt pabeigti iepriekš plānotajā laikā. Šis plānošanas risks ir RBP kontrolē un tiek pēc iespējas novērsts ar profesionālu projektu vadību un projektu kritiskā ceļa analīzi.

Investīciju izmaksu sadārdzinājums tiek novērtēts kā vidējas - augstas ietekmes risks. Investīciju izmaksu palielinājums par 20% jaunajiem attīstības projektiem samazina visas Ostas naudas plūsmas tīro tagadnes vērtību līdz 6,2 miljoniem EUR (-90% salīdzinot ar Bāzes scenāriju).

Projektu realizācijas laika nobīdes varētu veidoties kravu apgrozījuma rādītājiem nokrītot zem plānotā, vai arī finansēšanas grūtību gadījumā, tehniskiem iemesliem nevajadzētu radīt nobīdes.

### 8.3.3. Darbības riski

Šie ir vispārīgi riski, kas var ietekmēt RBP naudas plūsmu, palielinot darbības izmaksas.

**Darbaspēka izmaksas.** Darbaspēka izmaksas Latvijā pēdējos gados palielinās, vidēji par 10 – 30% gadā. Vidējā alga RBP ir palielinājusies vairāk nekā par vidējo algas pieauguma līmeni. Taču, ņemot vērā patreizējo ekonomikas lejupslīdi tiek pieņemts, ka darbaspēka izmaksas paliek nemainīgas (2008. gada līmenī) līdz 2015. gadam, pēc kā tās pieaug paredzētā inflācijas līmeņa apjomā. Risku analīzes ietvaros tika pārbaudīta ekstremālāka situācija, kad kopējais darba samaksas kāpums ir 5% gadā no 2009. gada līdz 2015. gadam. Rezultātā Rīgas ostas nākotnes naudas plūsmas tīrā tagadnes vērtība nokristos līdz 12,8 miljoniem EUR(-78%).

### 8.3.4. Politiskie un tiesiskie riski

Politiskie un tiesiskie riski finanšu plūsmā netiek novērtēti, jo principā RBP spēlē nozīmīgu lomu Latvijā un tās attīstība ir saistīta ar pozitīvu transporta nozares attīstību. Politiskais risks, kas saistīts ar Krievijas kravām un pašreizējo Krievijas politiku par kravu transportēšanu caur Krievijas ostām, tiek vērtēts pie tirgus riska. Potenciālais tiesiskais risks ir saistīts ar spēkā esošajiem nomas līgumiem, piemēram, ja RBP izlemtu tos pārtraukt pirms termiņa un rastos nepieciešamību izmaksāt kompensācijas.

### 8.3.5. Risku matrica

Jūtīguma analīzes rezultāti un risku iestāšanās varbūtības rezultāti ir apkopoti zemāk.

Tabula nr. 33 Būtiskāko risku iestāšanās varbūtība un ietekmes apkopojums

Kategorija	Risks	Iestāšanās varbūtība (1)	Ietekme (2)	Kopā (1) x (2)
Darbība	Tirgus	3	4	12
Ekonomika	Inflācija	3	2	6
Ekonomika	Procentu likme	3	1	3
Ekonomika	Valūta	1	1	1
Ekonomika	Finansēšana	3	2	6
Konkurence	Plānošana	1	1	1
Konkurence	Izmaksas	1	3	3
Konkurence	Laika kavējumi	2	1	2
Darbība	Darbaspēka izmaksas	1	2	2
Politiskais un tiesiskais	Politiskais	1	1	1
Politiskais un tiesiskais	Tiesiskais	1	1	1

Skaidrojums: ietekmes vērtējums no 1 līdz 4 (4 = vismazāk iespējams), iespējamības vērtējums (1 – 3 (3= visvairāk iespējams))

Attēls nr. 8 Risku novērtējuma matrica

Iespējamība ↑				
	Procentu likmju risks	Finansēšanas risks		Tirgus risks
			Inflācijas risks	
	Valūtas, plānošanas, politiskais un tiesiskais risks	Laika neievērošanas un darbaspēka izmaksu risks	Investīciju neatmaksāšanās risks	
	Ietekme →			

Nozīmīgākais risks, kam jāpievērš papildus uzmanība ir tirgus risks, jo kravu apgrozījums vistiešāk ietekmē Ostas darbības finanšu rezultātus. Nākamais nozīmīgākais ir finansēšanas risks, kas nodrošina ostas attīstības projektu izpildi iepriekš noteiktā laikā. Inflācijas un citi saistītie riski, kad ostas maksas pieaugums nespēj segt dažādu izdevumu pozīciju izmaksu pieaugumu, arī tiks ņemti vērā, un tiks meklēti risinājumi osas izmaksu optimizēšanai. Atlikušie riski tiek uzskatīti par mazāk nozīmīgiem, taču to attīstība tiks uzraudzīta.

## 9. Rīgas pilsētas teritorijas plānojums 2006 – 2018. gadam

*Rīgas brīvostas Attīstības programmas* pamatnostādnes konceptuāli izstrādātas saskaņā ar galvenajiem Rīgas pilsētas attīstību noteicošajiem dokumentiem – t.i. *Rīgas ilgtermiņa attīstības stratēģiju līdz 2025. gadam*, *Rīgas attīstības programmu 2006-2012. gadam* un *Rīgas teritorijas plānojumu 2006.-2018. gadam*, t.sk. tā saistošajām daļām.

Rīgas dome ir sagatavojusi un nodevusi pieņemšanai galīgajā redakcijā *Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma 2006 – 2018. gadam* grozījumus, kas paredz Rīgas brīvostas teritorijas izmantošanu atbilstoši pēdējo gadu izmaiņām teritorijas attīstības priekšnosacījumos. Pamatojoties uz sabiedriskai apspriešanai nodotajām *Rīgas teritorijas plānojuma 2006 – 2018. grozījumu* redakcijām, tika izstrādāti *Rīgas brīvostas Attīstības programmas* risinājumi ostas teritorijas attīstības iespējām un ierobežojumiem.

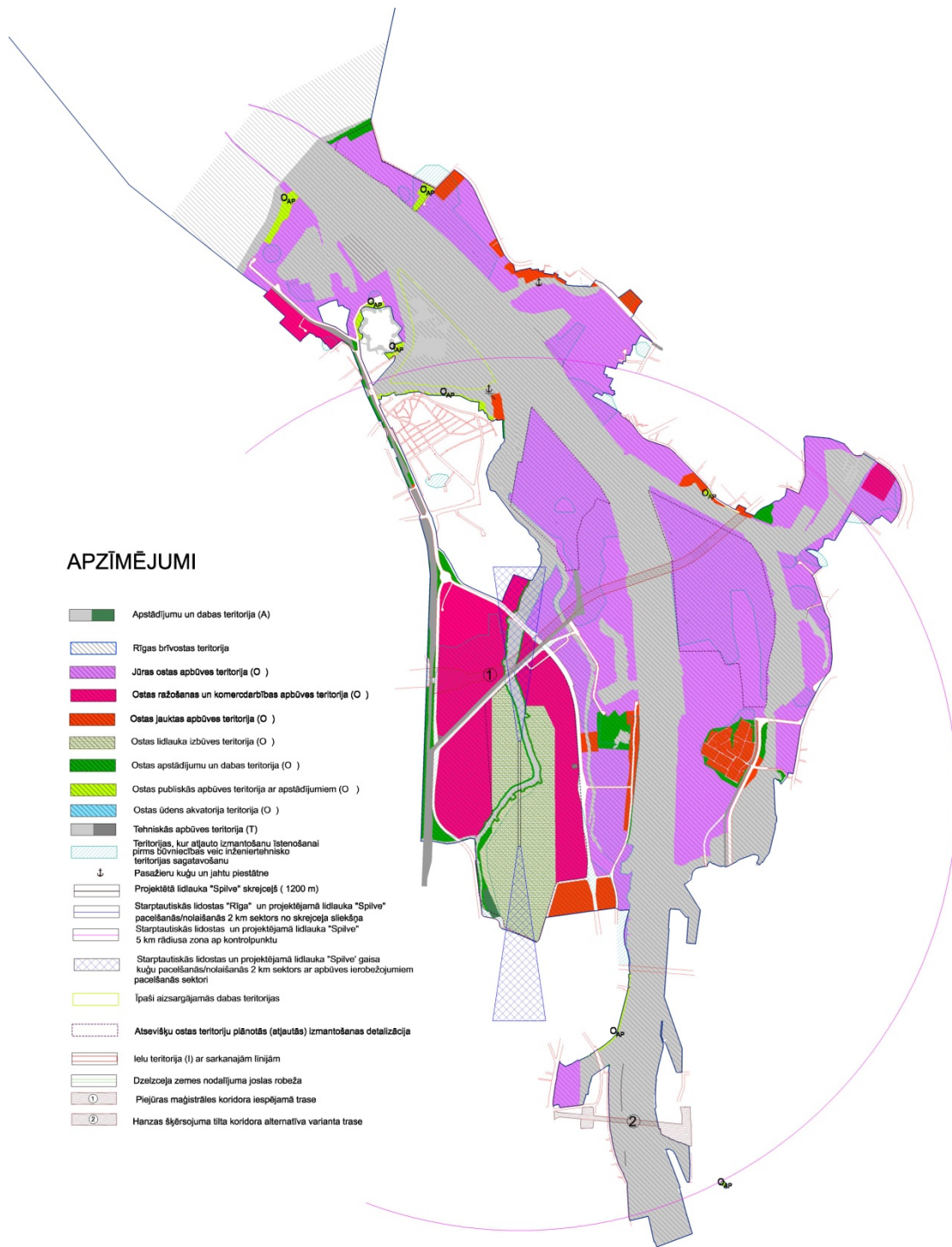
*Attīstības programmas* risinājumi paredz iespējas izmantot ostas teritoriju un akvatoriju atbilstoši ostas darbības specifikai un nepieciešamībai dinamiski nodrošināt dažādu kravu plūsmas.

Izmaiņas *Rīgas teritorijas plānojumā 2006-2018. gadam* attiecībā uz Rīgas brīvostas teritorijas zonējumu ļauj realizēt attīstības plānus Kundziņsalā un Krievu salā, kā arī paredz iespēju nepieciešamības gadījumā uzskaldīt virkni mazāku teritoriju Mangaļsalā un Rīnūžos, kā arī citur. Zonējuma plānā noteiktā jūras ostas apbūves teritorija pieļauj iespēju attīstīt dažādu kravu veidu termināļus gandrīz visā Rīgas brīvostas teritorijā (ievērojot visas normatīvajos aktos noteiktās prasības), kas kopumā ļauj Ostai būt elastīgai un dod iespēju ātrāk reaģēt uz izmaiņām tirgus konjunktūrā.

Attīstot jaunus infrastruktūras projektus Rīgas brīvostas teritorijā uzņēmējiem ir jāvadās ne vien pēc *Rīgas brīvostas Attīstības programmas*, bet jāievēro arī Rīgas teritorijas plānojuma saistošās daļas, t.i. karte „*Teritorijas plānotā (atļautā) izmantošana*, karte „*Apbūves stāvu skaita plāns*”, karte „*Galvenās aizsargjoslas un citi zemesgabalu izmantošanas aprobežojumi*”, kā arī *Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumi*, kas nosaka prasības zemesgabalu, būvju un ēku izmantošanai un paredz arī prasības vides aizsardzības un sabiedrisko interešu ievērošanai.

Atsevišķu Rīgas brīvostas teritoriju (Mangaļsalā, Krievu salā, Spilvē un Kundziņsalā) detalizētās teritorijas plānotās (atļautās) izmantošanas shēmas skatīt *Pielikumā Nr.8*.

Attēls nr. 9 Rīgas pilsētas Teritorijas plānotā atļautā izmantošana



## Pielikumi

### Pielikums Nr.1 – Kravu plūsmas matrica

Kravas plūsmas matricā katrai no precēm tiek uzrādīta kravas izcelsmes un mērķa valsts, kravas virziens (izejošā, ienākošā) un kravu pārvadājumu veida sadalījums pa sauszemi. Tabulā atainota valstu un reģionu savstarpējā tirdzniecības struktūra, norādot arī kravu pārvadājumu veidu pa sauszemes transporta infrastruktūru.

**Tabula nr. 34** Kravu plūsmas struktūra noteiktām precēm, kas tiek pārkrautas vai varētu tikt pārkrautas Rīgas brīvēstā<sup>60</sup>

Prece	Kravas izcelsmes valsts		Kravas mērķa valsts		Kravas virziens		Kravas sauszemes pārvadājumu veids	
	Valsts	% no kop-apjoma	Valsts	% no kop-apjoma	Ienāk-ošās	Izejo-šās	Dzelzceļš	Autoceļi
Lauksaimniecības tehnika	BR	5%	BY	30%			15%	85%
	DE	20%	KZ	20%				
	GB	15%	RU	20%				
	US	60%	UA	30%				
Kaučuks, gumija	UZ	100%	ES	100%			15%	85%
Ogles	RU	100%	GB	60%			100%	
			DE	20%				
			NL	10%				
			ES	10%				
Konteineri	GLO	100%	RU	90%			15%	85%
			NVS	10%				
Kokvilna	UZ	100%	ES	100%			15%	85%
Minerālmēsli	BY	2%	ES	30%			100%	
	RU	98%	CN	25%				
			BR	45%				
Ātrbojīgas preces (saldēta vistas gaļa, gaļa, zivis)	BR	45%	BY	10%			15%	85%
	FI	10%	KZ	15%				
	US	35%	LV	10%				
	SE	10%	RU	50%				
			NVS	15%				
Labība	KZ	30%	DĀR	40%			90%	10%
	LV	70%	CN	40%				
			GLO	20%				
Grants un smilts	FI	50%	LV	100%				100%
	SE	50%						
Dzelzs rūda, metāli un tērauds	LV	10%	ES	50%			75%	25%
	RU	60%	US	40%				
	UA	30%	GLO	10%				
Piena pulveris	BY	100%	GLO	100%			15%	85%
Naftas produkti	BY	50%	DE	20%			100%	
	KZ	4%	GB	20%				
	RU	46%	NL	20%				
			ES	20%				
			GLO	20%				
Papīra produkti	FI	50%	BY	5%			15%	85%
	SE	50%	KZ	10%				
			LV	35%				
			RU	40%				
			NVS	10%				
Dzīvnieku barība	US	30%	BY	5%				100%

<sup>60</sup> Avots: BMT veiktās intervijas ar stividorkompānijām, kā arī tirgus izpētes rezultāti

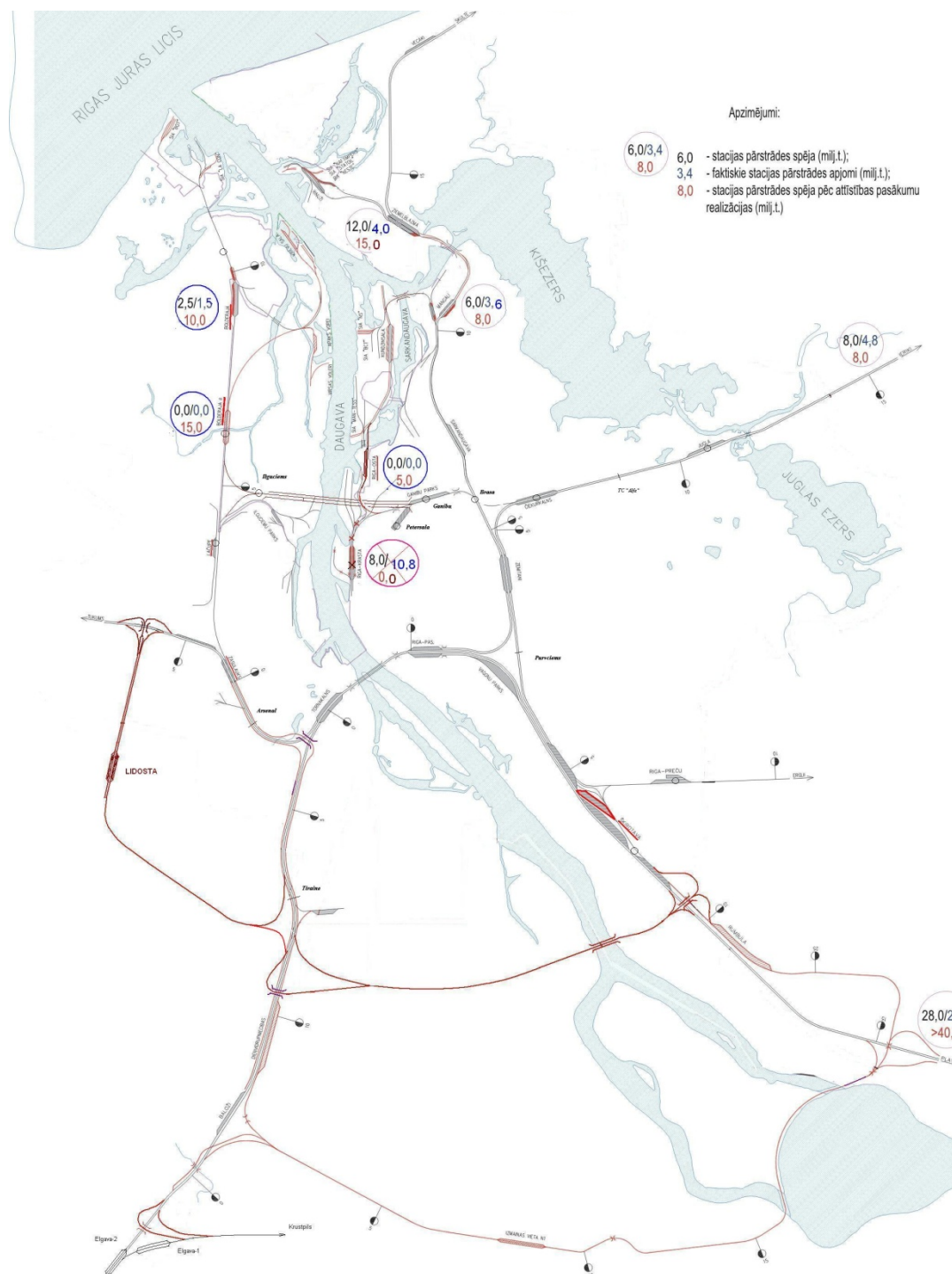
**Tabula nr. 34** Kravu plūsmas struktūra noteiktām precēm, kas tiek pārkrautas vai varētu tikt pārkrautas Rīgas brīvostā<sup>60</sup>

Prece	Kravas izcelsmes valsts		Kravas mērķa valsts		Kravas virziens		Kravas sauszemes pārvadājumu veids	
	Valsts	% no kop-apjoma	Valsts	% no kop-apjoma	Ienāk-ošās	Izejo-šās	Dzelzceļš	Autoceļi
	DK	30%	KZ	10%				
	GB	30%	LV	30%				
	ES	10%	RU	45%				
			NVS	10%				
Cukurs	BR	90%	BY	15%			100%	
	GLO	10%	KZ	10%				
			LV	35%				
			RU	35%				
			NVS	5%				
Transporta līdzekļi (vieglās un kravas automašīnas, furgoni)	CN	30%	BY	5%			15%	85%
	DE	20%	KZ	15%				
	SE	5%	LV	25%				
	US	45%	RU	50%				
			UA	5%				
Kokmateriāli	BY	20%	DE	25%			65%	35%
	LV	65%	NL	15%				
	RU	15%	SE	20%				
			GB	20%				
			ES	20%				

BR - (Brazīlija); BY - (Baltkrievija); NVS - (Neatkarīgo Valstu Savienība); CN - (Ķīna); DE - (Vācija); DK - (Dānija); ES - (Eiropas Savienības 27 valstis); FI - (Somija); GB - (Lielbritānija); KZ - (Kazahstāna); LV - (Latvija); NL - (Nīderlande); RU - (Krievija); DĀR - (Dienvidāfrikas Republika); SE - (Zviedrija); UA - (Ukraina); US - (ASV); UZ - (Uzbekistāna); GLO - (pasaule)

## Pielikums Nr.2 – Infrastruktūras attīstības plāni Rīgas pilsētā

Attēls nr. 10 LDz Rīgas mezgla attīstības shēma, 2008.





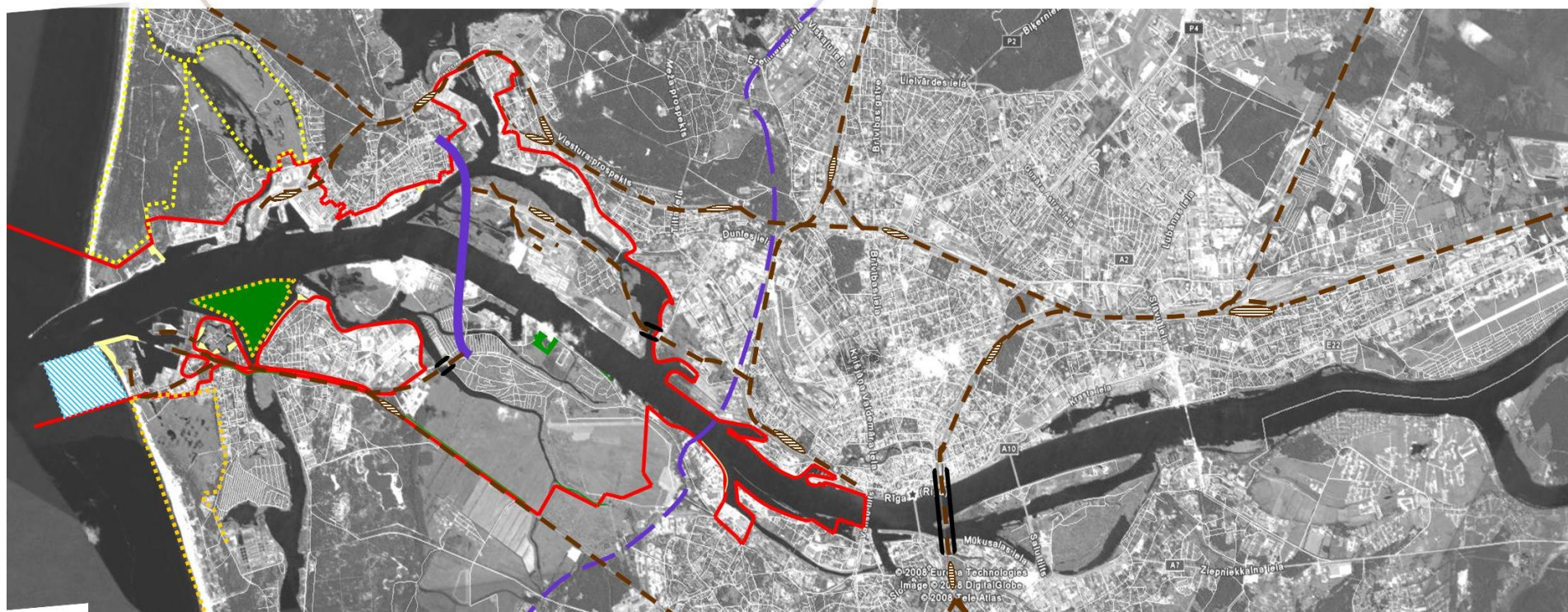
Attēls nr. 11 Rīgas pilsētas autoceļu tīkla attīstības shēma<sup>61</sup>



<sup>61</sup> Avots: Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

**Pielikums Nr.3 – Plānotie un apstiprinātie dzelzceļa un autoceļu infrastruktūras projekti saistībā ar Rīgas brīvostas attīstību**

# RĪGAS OSTA UN RĪGA - ESOŠĀ SITUĀCIJA



### Rīgas brīvosta

- Rīgas brīvostas robeža
- Turpmākas izpētes teritorija

### Rīgas pilsētas dome

- Rīgas Ziemeļu transporta koridora plānotais maršruts
- Paredzami ceļu projekti
- Piejūras maģistrāles plānotais maršruts

### Latvijas dzelzceļš

- - - Esošās dzelzceļa līnijas
- Esošās dzelzceļa stacijas
- ( ) Esošie dzelzceļa tilti

### Vides aizsardzība

- Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas (IADT) ostas teritorijā
- Kultūras pieminekļa teritorija
- - - - - ĪADT ar Natura 2000 statusu

## **1. Projekti, kas tiks ieviesti līdz 2010. gadam**

**Projekts R1 Austrumu maģistrāles I posms, no Gaujas ielas līdz Meža prospektam (pabeigts 2008. gadā)**  
**Austrumu maģistrāles II posms, Vairogu-Gaujas ielas satiksmes pārvada būvniecība (tiks pabeigts 2010. gadā)**

Abus projektus līdzfinansē ES un to mērķis ir mazināt satiksmes sastrēgumu apjomus Rīgas pilsētas ziemeļu daļā. Šo autoceļu projektu realizācija nodrošinās satiksmes plūsmas no austrumu virziena novirzīšanu uz RZTK, nešķērsojot pilsētas centru, kā rezultātā samazināsies satiksmes intensitāte Rīgas centrā. Otrs projekta R1 mērķis ir uzlabot satiksmes drošību uz autoceļiem.

Saskaņā ar Rīgas attīstības plānu 2006. – 2018. gadam Austrumu maģistrāles projektu plānots iekļaut kopējā Rīgas transporta infrastruktūras tīklā, tādējādi uzlabojot tranzīta satiksmes plūsmu un novirzot satiksmes plūsmu no Rīgas pilsētas centra uz apkārtējiem ceļiem. Atsevišķi Austrumu maģistrāles posmi jau ir izbūvēti, piemēram, Vairogu ielas krustojums, Vairogu ielas posms līdz Ieriķu ielai, Piedrujas ielas posms no Slāvu tilta līdz Vietalvas ielai. 2007.gadā tika uzsākta Slāvu tilta apļa līdz Viestura prospektam, kuru plānots pabeigt 2012. gadā.

## **2. Projekti, kuri tiks ieviesti līdz 2012. gadam**

**Projekts R1 (turpinājums) Austrumu maģistrāles III posms Viestura - Meža prospekta satiksmes pārvada būvniecība (tiks pabeigts 2011. gadā).**

**Projekts R2 Austrumu maģistrāles Krustpils ielas posms (tiks pabeigts 2012. gadā)**

Šis projekts ir saistīts ar autoceļu rekonstrukcijas *projektu R1*, kas aprakstīts sadaļā C.4.1. Projekta ietvaros tiks rekonstruēts Austrumu maģistrāles Krustpils ielas posms, un tā mērķis ir samazināt kravu transporta tranzīta plūsmu, kas līdz šim izmantoja autoceļus, šķērsojot Rīgas pilsētas centru.

**Projekts R3 Dienvidu tilta III posms (pabeigts 2012. gadā)**

Dienvidu tilts, kas lietošanai tika atklāts vēl pavisam nesen, ir trešais tilts, kas savieno Rīgas Rietumu un Austrumu daļu un tiek prognozēts, ka šī infrastruktūras objekta iekļaušana kopējā pilsētas transporta infrastruktūras tīklā samazinās satiksmes intensitāti Rīgas pilsētas centrā. Projekta otrajā posmā plānota Slāvu tilta pārbūve (pār dzelzceļu) un daudzlīmeņu pieejas ceļu izbūve. Projekta trešajā posmā plānots izbūvēt autoceļu no Vienības gatves līdz Bauskas ielai ar daudzlīmeņu krustojumiem, kas savienotu autoceļu ar Dienvidu tiltu.

**Projekts R4 Vienības gatves un Raņķa dambja savienojums – tunelis (tiks pabeigts 2012. gadā)**

Projekta ietvaros plānota ielu rekonstrukcija Latvijas Nacionālās bibliotēkas un plānotās Akustiskās koncertzāles apkārtnē, savienojot Vienības gatvi un Raņķa dambi pa tuneli, lai atslogotu satiksmes situāciju Daugavas kreisajā krastā.

**Projekts R5 Satiksmes mezgls Daugavgrīvas un Kr. Valdemāra ielu krustojumā (tiks pabeigts 2012. gadā)**

Projekta ietvaros plānots uzlabot tilta pievadceļus posmā starp Daugavgrīvas un Kr. Valdemāra ielām, lai uzlabotu satiksmes situāciju ostas teritorijas rietumu daļā (Daugavas kreisajā krastā), kas atrodas salīdzinoši tuvu pilsētas centram.

**Projekts R6 Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija (tiks pabeigts 2012. gadā)**

Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija tiek veikta, lai uzlabotu satiksmes pieeju Spilvei, Voleriem, Bolderājai, Krievu salai u.c.

**Projekts Dz1 „Bolderāja 1” dzelzceļa stacijas modernizācija, I kārtā (tiks pabeigta 2011.gadā)**

Papildus ostas infrastruktūras attīstība Daugavas kreisajā krastā nosaka nepieciešamību pēc esošās dzelzceļa infrastruktūras paplašināšanas un modernizēšanas. Projekta ietvaros tiks modernizēta Bolderājas dzelzceļa stacija, kā arī tiks veikti IVN pētījumi, t.sk. pētījumi par dzelzceļa radītā trokšņa un vibrācijas līmeņa samazināšanu. Tiks palielināta stacijas caurlaides kapacitāte līdz 7 milj.t/gadā.

**Projekts Dz2 Dzelzceļa stacijas „Bolderāja 2” būvniecība, I kārtā (tiks pabeigta 2011.gadā)**

Projekts paredz papildus dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, lai nodrošinātu publisku pieeju un plānoto termināļu darbību Krievu salā, pēc SIA „Strek” un SIA „Rīgas Centrālais termināls” termināļu pārvietošanas, iekļaujot dzelzceļa stacijas Bolderāja 2 ar savienojošo ceļu būvniecību. Paredzētā stacijas caurlaides kapacitāte līdz 10 milj.t/gadā.

**Projekts Dz3 Dzelzceļa atzara būvniecība no stacijas „Bolderāja 2” uz Krievu salu (tiks pabeigta 2012.gadā)**

Projekts paredz jauna dzelzceļa atzara būvniecību no stacijas „Bolderāja 2” uz Krievu salu, lai nodrošinātu jauno multifunkcionālo termināļu savienojumu ar dzelzceļa līniju.

**Projekts Dz4 Tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrāde dzelzceļa savienojuma izbūvei uz lidostu (tiks pabeigts 2011.gadā)**

Tehniski ekonomiskais pamatojums tiks izstrādāts lai noteiktu optimālāko veidu kā uzlabot dzelzceļa piekļuvi starptautiskajai lidostai „Rīga”.

**Projekts Dz5 Dzelzceļa stacijas „Šķirotava” modernizācija, I kārtā (tiks pabeigta 2011.gadā)**

Projekta ietvaros tiks modernizēta dzelzceļa stacija „Šķirotava” (uzkalna centralizācijas sistēma rekonstrukcija).

**Projekts Dz6 Dzelzceļa stacijas „Rīga-Krasta” un dzelzceļa līniju nojaukšana (tiks pabeigta 2012.gadā)**

Pēc SIA „Strek” un SIA „Rīgas Centrālais termināls” termināļu pārvietošanas uz Krievu salu, tiks nojaukta dzelzceļa stacija „Rīga-Krasta” un saistītās dzelzceļa līnijas tādejādi atbrīvojot teritoriju turpmākajai Rīgas pilsētas attīstībai.

**3. Projekti, kuri tiks ieviesti līdz 2015. gadam**

**Projekts Dz5 Dzelzceļa stacijas „Šķirotava” modernizācija, II kārtā (tiks pabeigta 2014.gadā)**

Dzelzceļa stacijas „Šķirotava” modernizācijas II kārtā paredz uzkalna lēninātāja nomaiņšanu.

**Projekts Dz7 Pieejas nodrošināšana jaunajam dzelzceļa tiltam uz Kundziņsalu (tiks pabeigta 2013.gadā)**

Projekts paredz publiskās dzelzceļa infrastruktūras būvniecību, lai nodrošinātu Kundziņsalas konteineru termināļa darbību un tiešu izeju no dzelzceļa posma Ganību parks – stacija „Rīga–Krasta” līdz Sarkandaugavas kanālam. Lai pēc stacijas „Rīga-Krasta” slēgšanas nodrošinātu pagaidu dzelzceļa pieeju SIA „Strek” un SIA „Rīgas Centrālais termināls”, papildus tiks uzprojektēts un uzbūvēts dzelzceļa mezgls, kurš savienos Ganību parku – „Rīga-Krasta” staciju ar sliežu ceļu nr.301.

**Projekts Dz8 Dzelzceļa stacijas „Bolderāja 2” būvniecība (tiks pabeigta 2014.gadā)**

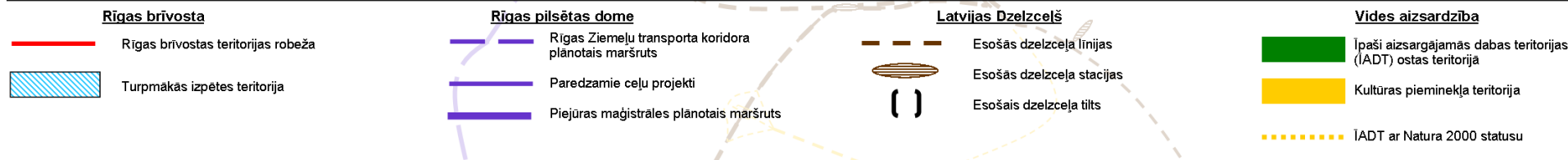
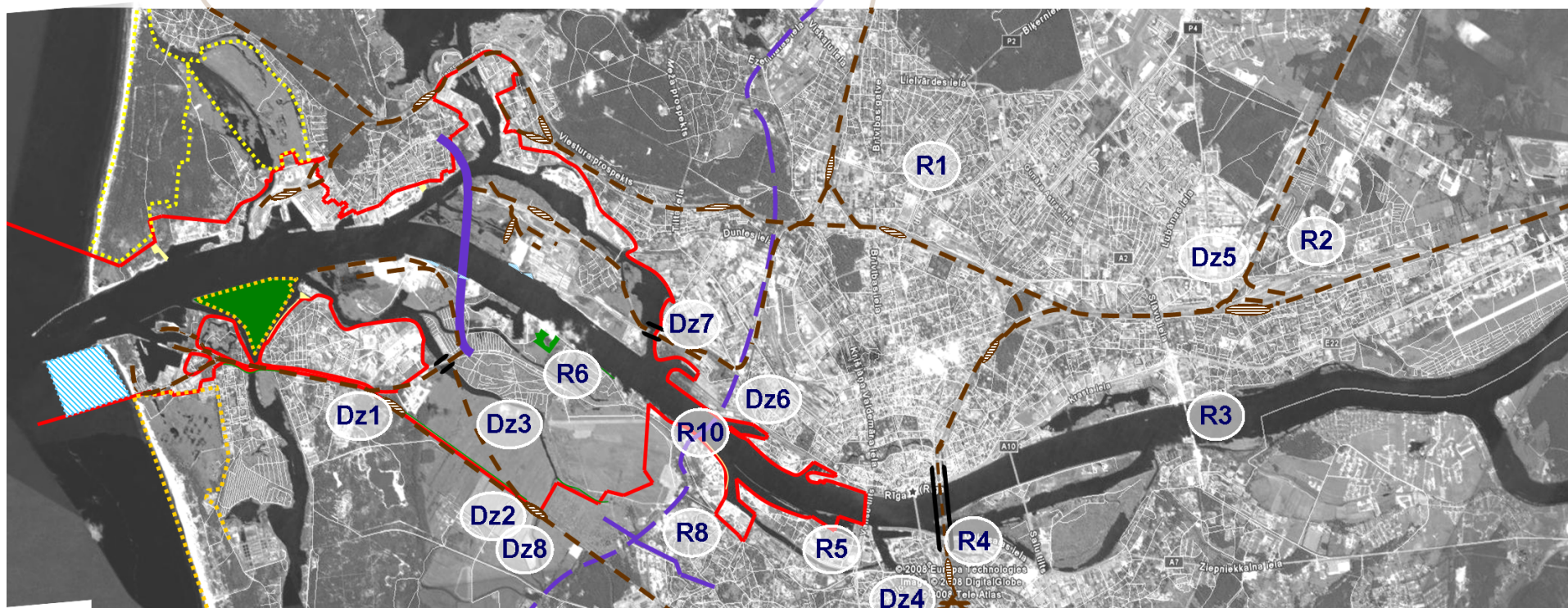
Lai veicinātu Krievu salas attīstības iespējas, tiks izbūvēta dzelzceļa stacija „Bolderāja 2”, tādējādi palielinot kapacitāti līdz 15 milj.t/gadā.

**4. Projekti, kuri tiks realizēti līdz 2018. gadam**

**Projekts R7 Pasažieru prāmju līnijas izveide posmā starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju (tiks pabeigts 2018. gadā)**

Tiks izveidota jauna pasažieru prāmju līnija posmā starp Vecmīlgrāvi un Bolderāju, lai uzlabotu sabiedriskā transporta pakalpojumus un samazinātu satiksmes intensitāti Rīgas pilsētas centrā.

# PROJEKTI RĪGĀ LĪDZ 2018.GADAM (KUMULATĪVI)



## **5. Projekti, kuri tiks realizēti pēc 2018. gada**

### **Projekts R8 Rietumu maģistrāle Tapešu ielā (tiks pabeigts 2025. gadā)**

Tapešu ielas pagarināšana un rekonstrukcija tiks veikta paralēli RZTK projektam, lai palielinātu ielu tīkla kapacitāti palielinātās satiksmes plūsmas rezultātā.

### **Projekts R9 Divlīmeņu šķērsojuma pār dzelzceļa „Rīga-Skulte”, pieejas ceļu izbūve (tiks pabeigts pēc 2018. gada)**

Šī projekta mērķis ir novirzīt kravas autotransportu no Rīgas pilsētas centra un samazinātu satiksmes sastrēgumu apjomus, kas saistīti ar dzelzceļa šķērsojumiem. Dzelzceļa šķērsojuma skiču projekta izstrāde tika pabeigta 2007. gadā un projektu bija paredzēts pabeigt 2009. gadā. Jaunais dzelzceļa šķērsojums savienos Tvaika ielu un Austrumu maģistrāli, tādējādi nodrošinot kravas autotransporta novirzīšanu no Rīgas pilsētas centra.

### **Projekts R10 Rīgas Ziemeļu transporta koridora projekts**

Pieaugot kravas autotransporta satiksmei autoceļu tīklā Daugavas labajā krastā, palielināsies satiksmes apjoms, kas izmanto Rīgas Ziemeļu transporta koridoru (RZTK). RZTK savienos Eksportostas teritoriju (virzienā uz Vidzemes šoseju un Via Baltica autoceļu) Daugavas labajā krastā un Podragu (virzienā uz Jūrmalas apvedceļu) Daugavas kreisajā krastā. Projekta mērķis ir atslogot no transporta radītās slodzes Rīgas centru, iekļaut Eiropas nozīmes ceļu tīklā Rīgas ostu un palielināt Latvijas piedāvātā austrumu – rietumu transporta koridora konkurētspēju. RZTK tiks integrēts Rīgas ielu struktūrā ar 10 - 12 daudzlīmeņu krustojumiem. Autoceļš šķērsos arī ap 0,4 km plato Daugavu. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju plānotais būvniecības uzsākšanas laiks ir 2012. gads, būvniecības pabeigšanas laiks – 2018. gads.

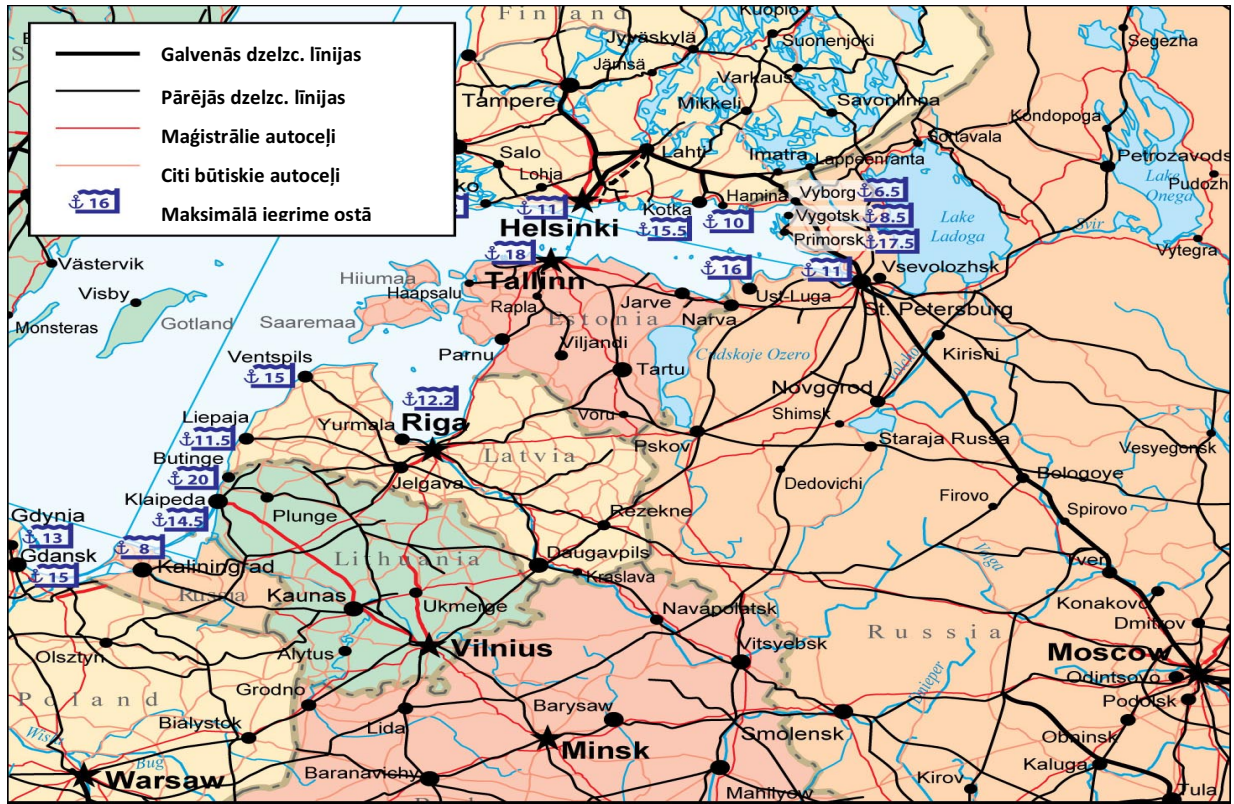
### **Pēc 2018. gada iespējama arī citu transporta infrastruktūras projektu attīstība:**

- 1. Rīgas pilsētā** - vairāki pilsētas ielu ceļu tīkla infrastruktūras projekti, Park & Ride (P & R) sistēmas ieviešana, lai samazinātu un veicinātu efektīvāku transporta izmantošanu.
- 2. VAS „Latvijas dzelzceļš”** - esošā dzelzceļa tīkla paplašināšana/ rekonstrukcija, (potenciālais) jauns dzelzceļa šķērsojums pār Daugavu paralēli RZTK, (potenciālais) jauns dzelzceļa šķērsojums pār Daugavu Sarkandaugavas ziemeļu daļā (stacijas „Kundziņšala” - „Mangaļi”) un (potenciālais) jauns dzelzceļa šķērsojums pār Daugavu Rīgas dienvidu daļā.

## Pielikums Nr.4 – Informācija par Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām

### Pielikums Nr.4.1 - Baltijas jūras Austrumu reģiona ostas

Attēls nr. 14 Baltijas jūras Austrumu reģiona ostas un to savstarpējais sauszemes infrastruktūras savienojums<sup>62</sup>



### Pielikums Nr.4.2 - Baltijas jūras Austrumu reģiona ostu infrastruktūras un darbības raksturojums

Tabula nr. 35 Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostas<sup>63</sup>

(♦ = šajā ostā tiek pārkrauta šī preču grupa)

Osta	Platība (ha)	Piestātņu garums (m)	Kuģa iegrime (m)	Noliktavas (m <sup>2</sup> )	Atklātā glabāšanas platība (m <sup>2</sup> )	Konteineri	Ro-Ro	Ro-Ro+ LoLo / konvej.	Lejam-kravas	Beram-kravas	2007 (Milj. t)	Līnija PAX
Gdaņska	653	10 399	10.2 - 15	106 300	548 000	♦ 3 pārkrauš. laukumi (9,2-16,5 m)	♦ 6 + (1) pārkrauš. laukumi (6,4-9,4 m)		♦ 6 pārkrauš. laukumi (9,5-15 m)	♦ Dažādi (5-10,2 m) 15 m ogleņi	19,8	♦ 6,4-9,4 m
Gdiņa	492,6	11 000 (40 pārkrauš. laukumi)	13	230 000	400 000	♦ 5 pārkrauš. laukumi 11,5 m	♦ 3+ (1) pārkrauš. laukumi 7,7-11,5 m	♦ 4 piestātnes (2 238 m)	♦ 1 piestātne	♦ 3 piestātnes	17,0	♦
Tallina	736	13 400	18	151 000 (11 500 saldētās preces); 1,1 milj. m <sup>3</sup> nafta 300 000 t labība	670 000	♦	♦		♦	♦	36,0	♦

<sup>62</sup> Avots: BMT

<sup>63</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT



Tabula nr. 35 Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostas<sup>63</sup>

(◆ = šajā ostā tiek pārkrauta šī preču grupa)

Osta	Platība (ha)	Piestātņu garums (m)	Kuģa iegrimē (m)	Noliktavas (m <sup>2</sup> )	Atklātā glabāšanas platība (m <sup>2</sup> )	Konteineri	Ro-Ro	Ro-Ro+ LoLo / konvej.	Lejam-kravas	Beram-kravas	2007 (Milj. t)	Līnija PAX
Hamina	320	3 000	7-10 (12,5 - 2010.)	341 000; 830 000 m <sup>3</sup> lejamkravas	200 000	◆ 1 pārkrauš. laukums, 610 m	◆ 7 rampas 7,9 -10 m		◆ 3+1 pārkrauš. laukumi 9 -10 m	◆ 2 pārkrauš. laukumi 6,5 m	5,4	
Kotka	300	2 734	15,5	230 000 TEU konteineriem	900 000 Automaš.	◆ 10+2 pārkrauš. laukumi 10 -12 m	◆ 3 pārkrauš. laukumi 7,9-10 m	◆ 8 pārkrauš. laukumi 7,7-10 m	◆ 2 pārkrauš. laukumi 10-13,5 m	◆ 9+4 pārkrauš. laukumi 8,5 m; 10-13,5 m	10,0	
Klaipēda	415	19 216	13-14,5	160 628 m <sup>2</sup> ; 646 500 m <sup>3</sup> rezervuāri 368 000 t beramkravām; 45 500 m <sup>2</sup> refriž.	780 300	◆	◆ 7 pārkrauš. laukumi 1 300 m 8,5-9,4 m		◆	◆	27,3	◆
Ustluga	140	-	16		-	◆ 2 pārkrauš. laukumi (13,5 m)	◆ 1 pārkrauš. laukums, 320 m (10 m)	◆		◆ Ogles		
Būtiņģe	- Rezervuāri	- (Boja)	20	254 000 m <sup>3</sup>	-				◆		4,5	
Helsinki (Vuosaari)	150		11			◆ 2 pārkrauš. laukumi (2 x 750 m)	◆ 11/15 pārkrauš. laukumi			◆	13,3	◆
Liepāja	370	1 600	10,5	20 000	120 000	◆	◆		◆	◆	4,0	
Ventspils	2 640 1 200 neizmant.	11 012 (kopā)	15	170 000; lejamkravām 1 500 000 m <sup>3</sup>	190 000	◆	◆		◆	◆	31,0	◆
Primorska	- Rezervuāri	2 035	17,5						◆		74,2	
Sankt-pēterburga	269	8 900	11			◆			◆	◆	59,6	◆
Kaļiņin-grada	230	Apm. 7 000	8			◆ Jūras osta beramkravas	◆ 2+2 pārkrauš. laukumi 8 m	◆ Zvejnie-cības osta	◆ 1+ 8 pārkrauš. laukumi 7,5-9,4 m	◆ 21+2 pārkrauš. laukumi; 8 m + 2 200 m piestātne	15,8	
Rīga	1 962	13 818	12,2			◆	◆		◆	◆	25,9	◆

**Pielikums Nr.4.3 - Baltijas jūras Austrumu reģiona ostu plānotā attīstība**

Tabula nr. 36 Pārskats par ostu plānoto attīstību katrā no sektoriem<sup>64</sup>

Attīstība	Kont.	Ro-Ro	PAX	Loģistikas centri	Industriālie parki	Beramkravas	Lejamkravas	LNG	Piekļuve ostai / padziļināšana	Savienojumi	Kruīzi
Gdaņska											
Gdiņa											
Tallina											
Hamina											
Kotka											
Klaipēda											
Ustluga											
Būtiņģe											
Helsinki											
Liepāja											
Ventspils											
Primorska											
Stankt-pēterburga											
Kaļiņingrada											
Rīga											

<sup>64</sup> Avots: Ostu pārvalžu sniegtā informācija uzņēmumam BMT

## Pielikums Nr.5 - Tehniskie pieņēmumi kravu apgrozījuma prognožu scenāriju izstrādē

Rīgas brīvostas kravu pārvadājumu prognozes tika izstrādātas atsevišķi par 17 ostā visvairāk pārkautajām kravu grupām. Paredzams, ka analizēto preču kravu apjoms 2010.gadā veidos apmēram 88% līdz 89% no ostas kopējā apgrozījuma, bet 2020.gadā - 84% līdz 91%.

Individuālās prognozes pēc to nozīmīguma pakāpes, saskaņā ar starptautiski atzītiem standartiem tika sagrupētas kravu grupās, t.i., ģenerālkraavas, beramkravas un lejamkravas. Turklāt atsevišķi tika izstrādātas arī konteineru un RoRo kravu apgrozījuma prognozes, kas drīzāk ir iepakošanas un pārvadājumu veids, nevis kāda konkrētu preču grupa.

Tālāk tekstā aprakstīta izmantotā metodoloģija un rezultāti.

### Attīstības scenāriji

Katras preču kravu grupas apgrozījuma prognozei tika izstrādāti trīs dažādi attīstības scenāriji: pesimistiskais, optimistiskais un bāzes scenārijs. Pesimistiskā scenārija gadījumā tiek pieņemts, ka situācija ievērojami pasliktinās, savukārt, optimistiskā scenārija gadījumā vērojamas izteikti pozitīvas attīstības tendences; bāzes scenārijs ataino reālāko situācijas attīstības gaitu un šī scenārija rādītājiem ir augstākā varbūtība.

### Ietekmējošie faktori

Zemāk doti būtiskākie faktori, kas ietekmē Rīgas brīvostas kravu apgrozījumu:

#### a) Makroekonomiskie faktori:

- **Finanšu krīze** – prognožu izstrādei tika izmantotas 2008.gada nogales oficiālās IKP prognozes, tomēr uz šo brīdi tās ir būtiski mainījušās un tiek prognozēts, ka ekonomikas lejupslīde negatīvi ietekmēs kravu apgrozījuma rādītājus laika periodā no 2009. līdz 2011.gadam.
- **Iedzīvotāju skaits** - iedzīvotāju pirktspēju ietekmē iedzīvotāju skaita izmaiņas galamērķa valstī.
- **Darbaspēks** – darbaspēka pieejamība, kvalifikācija un algu apmērs var gan pozitīvi, gan negatīvi ietekmēt konkrēto preču tirdzniecības rādītājus.
- **Finanšu tirgus** – inflācija, ārvalstu tiešās investīcijas, vispārējo finanšu resursu pieejamība u.c. var tiešā veidā ietekmēt attiecīgo preču tirdzniecību;
- **Vide** – tirdzniecību un attiecīgi arī ostas apgrozījuma rādītājus var ietekmēt normatīvo aktu prasības vides jomā.

#### b) Preču faktori

- **Transporta tarifi** - transporta tarifi ietekmē specifisku preču tirdzniecību (piemēram, aizstājamu preču kravas);
- **Pakalpojumi ar pievienoto vērtību** - preču tirdzniecību var ietekmēt pakalpojumu ar pievienoto vērtību sniegšana vai gluži pretēji – šādu pakalpojumu nesniegšana attiecībā uz konkrētām precēm Rīgas brīvostā vai ostas ģeogrāfiskajā darbības areālā
- **Preču tirgus** – apkopotu atsevišķu preču tirgu ietekmējošie faktori (piemēram, resursu pieejamība, ražošanas jaudas, kopējā tirdzniecības struktūra, preču cenas, u.c.).

#### c) Rīgas brīvostas faktori

- **Kapacitāte** – ostas infrastruktūras, ēku un būvju nepietiekoša kapacitāte var veicināt kravu novirzīšanu, bet kapacitātes pieejamība (neizmantoja kapacitāte) var veicināt noteiktu kravu piesaisti pārkraušanai Rīgas brīvostā.
- **Konkurence** – konkurences apmērs, kā arī reģionā esošo ostu plānotie attīstības projekti var ietekmēt termināļu un kuģu līniju operatoru lēmumus, izvēloties kravu pārkraušanas ostu.

Analīzes procesā tika vērtēta katra minētā faktora ietekme uz katru preču kravas veidu, taču jāatzīmē, ka ietekme ne vienmēr ir kvantitatīvi izmērāma, tādējādi vērtēšanu nevar veikt pēc vienota parauga. Katram no rādītājiem var būt vairāk vai mazāk izteikta pozitīva vai negatīva ietekme uz tirdzniecību un attiecīgi uz konkrētu preču kravu apgrozījumu. Citiem vārdiem sakot, katram ietekmes rādītājam tika izstrādāta atsevišķa vērtēšanas shēma, lai novērtētu scenāriju: jo augstāks punktu skaits, jo ietekmes rādītāja intensitāte ir lielāka, un otrādi. Piemēram, pesimistiskā scenārija gadījumā negatīvajiem rādītājiem tiek piešķirts lielāks punktu skaits, bet pozitīvajiem rādītājiem – zemāks, kam savukārt ir pozitīva ietekme uz kravu apgrozījuma rādītājiem.

Tā kā ietekmes rādītāji laika gaitā var mainīties, tika noteikti īstermiņa (2010. – 2015. gads), vidēja termiņa (2016. – 2020. gads) un ilgtermiņa (2020. – 2030. gads) rādītāji. Izņēmums vienīgi bija rādītājs „finanšu krīze”, kas tika attiecināts tikai uz laika periodu no 2008. - 2011.gadam.

Lai gan atsevišķo preču kravu apgrozījuma prognozes ietekmē vairāki rādītāji, kravu grupu apgrozījuma prognozi veidoja attiecīgo preču scenāriju rādītāju kopsumma.

#### Prognožu metodoloģija

Pirmkārt, prognozes modelī tiek pieņemts, ka pastāv saistība starp IKP pieauguma tempu kravas galamērķa valstī un kravas apgrozījuma pieauguma tempu ostā (t.s. IKP multiplikators). Multiplikators ir atvasināts no līdzšinējiem apgrozījuma datiem (laika perioda vidējais rādītājs), kam tika veiktas korekcijas, lai izslēgtu nestandarta gadījumus (maksimālie rādītāji atsevišķos laika periodos).

Prognožu izstrādē tika izmantota elastības-multiplikatora jeb e-multiplikatora metodoloģija. Šīs metodoloģijas pamatā ir pieņēmums, ka pastāv tādi mainīgie faktori, kas var mainīt līdzšinējo kravu apjomu un IKP attiecību (ietekmes rādītāju kopums, kas tika izmantots Rīgas brīvastas kravu analizēšanai ir aprakstīts zemāk). Ietekmes rādītāja lielumu izsaka ar tā saukto e-multiplikatoru, kas var būt gan pozitīvs, gan negatīvs, tādējādi palielinot vai samazinot attiecību starp IKP un kravu apgrozījuma pieaugumu. E-multiplikatoru apmēru nosaka attiecīgās jomas eksperti, un tas nevar tikt iegūts ar zinātniskām metodēm.

Katra konkrētā gada kravu prognoze tiek noteikta, izmantojot iepriekšējā gada kravu apgrozījuma (ienākošās un izejošās kravas) rādītājus un tam piemērojot IKP un e-multiplikatoru pēc šādas formulas:

$$TP_x = TP_{x-1} + [TP_{x-1} * grGDP_x * (M_x + I_x)]$$

TP<sub>x</sub>: Atsevišķas preces [x] gada apgrozījums

grGDP<sub>x</sub>: IKP pieauguma koeficients [x] gadā

M: IKP multiplikators (M = Kravu apgrozījuma pieaugums/ IKP pieaugums)<sub>vidējais iepriekšējā periodā</sub>

I: Kopējais e-multiplikators [x] gadam (visu ietekmes rādītāju e-multiplikatoru summa)

Kravu grupu prognozes tika veidotas no atsevišķo preču kravu prognozēm, aprēķinot to attiecīgo īpatsvaru kravu grupas kopapjomā un attiecīgās preces ienākošo un izejošo kravu īpatsvaru, bet gadījumos, kad nav pieejami ticami dati, tika pieņemta aptuvenā vērtība. Šajā novērtējumā tika ņemti vērā arī individuālo preču vai kravu grupu konteinerizēšanas rādītāji, kas gan parasti netiek regulāri reģistrēti. Tādā gadījumā tika veikti pieņēmumi, lai izveidotu rādītāju no kravas grupas pārējām precēm, un iegūtu rādītāju 100% apmērā. Izstrādājot Attīstības programmu, tika pieņemts, ka iepriekšējo periodu IKP multiplikators paliek nemainīgs „pārējām precēm”, un, ka finanšu krīzei būs tikai īstermiņa ietekme.

Visas prognozes tika izteiktas tonnās uz vienu gadu, turpretim konteineru mērvienība tika pārveidota uz TEU, piemērojot Rīgas brīvastā līdzšinēji izmantoto attiecību 1 TEU = 9 tonnas. Pasažieru prognoze tika iegūta no konsorcijs Inros Lackner AG, Hamburg Port Consulting GmbH un SIA "Olimps" izstrādātā tehniski ekonomiskā pamatojuma Ro-Pax un kruīza kuģu terminālim.

## Pielikums Nr.6 - Indikatīvā transporta intensitātes prognoze

### Transporta plūsmas prognozēšanas metodoloģija un pieņēmumi

Attīstības programmas ietvaros tika veikta transporta plūsmu modelēšana. Tā tika veikta sekojošu iemeslu dēļ:

- Lai gūtu priekšstatu par infrastruktūras kapacitāti un šaurajām vietām, kā arī veicinātu dažādu transporta veidu plānošanu;
- Brīvostas radītās esošās un nākotnes satiksmes plūsmas ietekmes uz vidi novērtēšanai;
- Lai gūtu priekšstatu par izmantoto kuģu izmēriem un to noslogojumu, kas nepieciešams Attīstības programmas finanšu modeļa izstrādei.

Ar ostas darbību ir saistītas sekojošas satiksmes plūsmas - ūdens transports, kā arī sauszemes transports - kravas automašīnas un dzelzceļa sastāvi. Pašlaik Brīvostas darbības radītā transporta plūsma netiek uzskaitīta. Lai novērtētu satiksmes plūsmu, kas saistīta ar Brīvostas darbību un attīstību, tika sastādītas indikatīvās satiksmes plūsmas prognozes laika periodam no 2000. līdz 2030.gadam. Prognozēs Brīvostas un apkārtējās teritorijas tika sadalītas 10 rajonos saskaņā ar Rīgas pilsētas rajoniem.

Pamatojoties uz informāciju, kas tika iegūta no stividoriem un citiem Brīvostā esošajiem uzņēmumiem, kā arī ņemot vērā pastāvošo praksi:

- Katrā no rajoniem tika noteikta kravu veidu plūsma (kā daļa no kopējās kravu plūsmas). Balstoties uz Ostu attīstības programmas sadaļu 4.1 tika noteiktas arī turpmākas kravu apgrozījuma prognozes;
- Katram kravas veidam tika noteikts transportēšanas veida proporcionālais sadalījums (skatīt Tabulu nr.37)

Tabula nr. 37 Ostas teritorijas rajoni un kravu veidi no 2000.-2030.gadam

Sadalījums%	Beramkravas			Lejamkravas			Ģenerālkravas			Konteineri			RoRo		
	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020	2010	2015	2020
Adupe/Rīnūži	10%	10%	10%	90%	63%	58%	25%	20%	15%	5%	7%	9%			
Daugavgrīva	5%	5%	5%		20%	30%	5%	5%	5%						
Krievu Sala	2%	41%	71%	5%	2%	1%		10%	15%				5%	5%	5%
Kundziņsala										90%	85%	80%	75%	85%	85%
Mangaļsala	5%	5%	5%	3%	10%	6%									
Sakrandaug.	5%	5%	5%				30%	30%	25%	5%	7%	9%	5%	5%	5%
Spilve								5%	10%		1%	2%			
Vecmīlgrāvis	2%	2%	2%				30%	25%	25%				5%	5%	5%
Vējzaksala	70%	30%					5%						10%		
Voleri	1%	2%	2%	2%	5%	5%	5%	5%	5%						

Tika aplēsts vidējais kravas automašīnu, dzelzceļa sastāvu un kuģu skaits gadā, kā arī tika aplēsta vidējais kuģu noslogojums pa kravu veidiem (Skatīt Tabulu nr.38).

Tabula nr. 38 Vidējais noslogojums dažādiem transporta veidiem, tonnās, no 2000.-2030.gadam.

Vidējais tonnās	noslogojums	Beram-	Lejam-	Ģenerāl-	Konteineri			RoRo		
		kravas	kravas	kravas	2010	2015	2020	2010	2015	2020
		2010 - 2015 - 2025			2010	2015	2020	2010	2015	2020
letilpība dzelzceļa sastāvā		6 000	3 100	2 000	792	900	990	825	900	75
letilpība kravas mašīnā		20	10	20	18	18	18	21	21	21

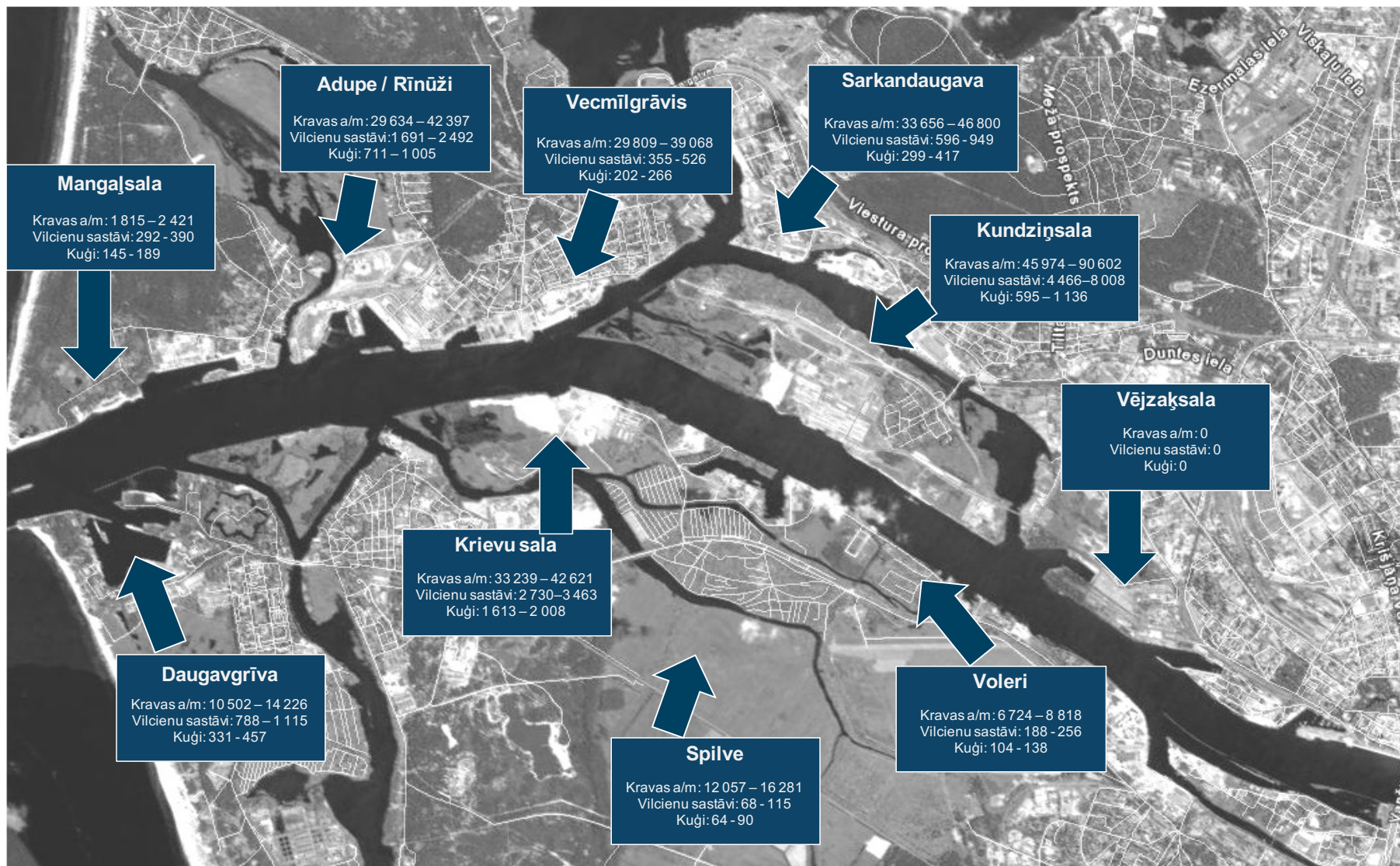
*RĪGAS BRĪVOSTAS ATTĪSTĪBAS PROGRAMMA 2009 - 2018*

letilpība mazā kuģī	5 500	5 000	5000	4050	4 050	4 050	1 500	1 500	1 500
letilpība Handysize kuģī	18 000	15 000	12 000	6750	6 750	6 750	2 850	2 850	2 850
letilpība Handymax kuģī	28 000	30 000	25 000	13 500	13 500	16 200	4 500	4 500	4 500
letilpība Panamax kuģī	45 000	50 000	40 000	31 500	31 500	31 500	9 000	9 000	9 000

Attēls nr. 15 Indikatīvās satiksmes plūsmas aplēses pa rajoniem - 2008.gads



Attēls nr. 16 Indikatīvās satiksmes plūsmas prognozes pa rajoniem - 2018.gads





## Pielikums Nr.7 - Stratēģiskie vides aizsardzības pasākumi

Tabula nr. 39 EP1: Galvenie ietekmes uz vidi mazināšanas pasākumi

Atsauce	Joma	Apraksts
<b>A) Ilgtspējīgs energoresursu patēriņš</b>		
EP1a	Gaiss, klimata izmaiņas	RBP veicinās pētījumu veikšanu, lai noteiktu iespējas samazināt ostas darbību rezultātā radīto siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju apjomu. Izpētes ietvaros tiks izpētīta arī krasta elektroapgādes infrastruktūras uzstādīšanas iespējas un lietderības izvērtējums, kā arī izvērtējums par iespējam kravu pārkraušanas procesā izmantot transporta līdzekļus ar zemiem izmešu rādītājiem.  RBP veicinās Eiropas Komisijas, ESPO, PIANC un citu organizāciju izstrādāto labāko pieejamo tehnisko paņēmieni ieviešanu saistībā ar emisijām, kas rodas no atsevišķu kravu veida uzglabāšanas <sup>65</sup> .
<b>B) Vadlīniju izstrāde ostai par vides pārvaldības kārtību un tehnoloģijām</b>		
EP1b	Vides aizsardzība	RBP veicinās ekonomiski pamatotu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu, lai uzlabotu esošo piesārņojuma likvidācijas aprīkojumu, ko izmanto ogļu, minerālmēslu un citu izejvielu pārkraušanā. Tehniskās palīdzības ietvaros tiks sniegta informācija par smaku mazināšanu, kas rodas naftas produktu pārkraušanas un transportēšanas laikā.  RBP sekos informācijai par labākiem pieejamiem tehniskiem paņēmieniem (BAT) ostu industrijas darbībā un veicinās to ieviešanu RBO. RBP veicinās vides pārvaldības sistēmu (ISO 14001 / EMAS) ieviešanu ostas operatoru vadības sistēmās.
EP1c	Ūdens	„Kanāla padziļināšanas vadlīniju” izstrāde ietver kanāla padziļināšanu un krasta nostiprināšanas darbus Rīgas brīvostas teritorijā. Izstrādājot vadlīnijas šāda veida plāniem, tiks ņemta vērā tādi konkrētās padziļināšanas tehnoloģiju ietekmējoši faktori kā atrašanās vieta Rīgas brīvostas teritorijā un attālums līdz ekoloģiski jutīgām teritorijām, pielietojamās būvniecības tehnoloģijas, esošie hidrodinamiskie apstākļi, vietas, kur atrodas piesārņotas nogulsnes un nesprāgusi municija, zivju migrācijas periodi, kad minēto darbu radītā ietekme būtu vislielākā, un jāizstrādā prasības darbu veikšanai, kurā tiktu noteiktas duļķainuma pieļaujamās robežvērtības ūdenī būvniecības darbu laikā.
<b>C) Atbalsts uzņēmumiem, kas izstrādā IVN Rīgas brīvostā realizējamajiem projektiem</b>		
EP1d	Vides aizsardzība	RBP sniegs atbalstu ostas uzņēmumiem, sniegs tehniska rakstura padomus vides atļauju un licenču saņemšanai, kas nepieciešamas vides pārvaldības uzlabošanai (skatīt EP1b).
<b>D) Pasākumi ietekmju mazināšanai, kas saistītas ar dzelzceļa pārbruktuvju noslodzes palielināšanos</b>		
EP1e	Iedzīvotāji un sabiedrības veselība	Būtiski pieaugot dzelzceļa pārvadājumu intensitātei pārbruktuvēs Parādes ielā, Silikātu ielā, kā arī Kundziņsalā, 6.šķērslīnijā, RBP sadarībā ar a/s „Latvijas Dzelzceļš”, kā arī Satiksmes ministriju apņemas veikt dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumus, lai mazinātu iespējamās autotransporta sastrēgumus pārbruktuvju vietās, realizējot tādus pasākumus, kā:

<sup>65</sup> Skatīt Ilgtspējība rūpniecībā, enerģētikā un transportā Eiropas IPNK biroja izdoto „Kopsavilkums. Atsauces dokuments par labākajām pieejamajām metodēm saistībā ar emisijām no uzglabāšanas vietām”, 2005. gada janvāris. [http://www.vidm.gov.lv/ivnvb/ipcc/bat/bat\\_ES1/LEmisijasUzglab\\_vietam.pdf](http://www.vidm.gov.lv/ivnvb/ipcc/bat/bat_ES1/LEmisijasUzglab_vietam.pdf)

Tabula nr. 39 EP1: Galvenie ietekmes uz vidi mazināšanas pasākumi

Atsauce	Joma	Apraksts
		1) Dzelzceļa signalizācijas sistēmas uzlabojumi; 2) Autotransporta pārvadu izbūve pār dzelzceļu; 3) Autotransporta ceļu paplašināšana, lai sastrēgumu gadījumā netiktu ietekmētas maģistrālās ielas (Parādes iela, Silikātu iela); 4) Dzelzceļa sastāvu formēšanas manevru efektivitātes uzlabošana (sadarbībā ar a/s „Latvijas dzelzceļš”).
<b>E) Transporta un dzelzceļa sistēmas attīstība</b>		
EP1f	Iedzīvotāji un sabiedrības veselība	RBP sadarbosies ar a/s „Latvijas dzelzceļš”, Satiksmes ministriju, kā arī Rīgas domi, lai nodrošinātu labāko pieejamo, ekonomiski pamatoto nozares tehnoloģiju pielietošanu transporta un dzelzceļa sistēmas attīstībai, kas mazinātu iespējamo avāriju risku, kā arī trokšņa, gaisa u.c. piesārņojumus.

Tabula nr. 40 EP2: Vides monitoringa pasākumi

Atsauce	Joma	Apraksts
<b>A) Rezultatīvo rādītāju vides jomā izstrāde (skatīt arī Rīcību GM2)</b>		
EP2a		Rezultatīvo rādītāju izstrāde ostas darbības monitoringam vides aizsardzības jomā, piemēram, balasta ūdeņu nodošanas pārkāpumi, negadījumi kravu pārkraušanas laikā, naftas piesārņojuma gadījumi, kuģu avārijas un drošības apdraudējums, NOx un SOx emisijas, radīto atkritumu apjoms u.c.
<b>B) Vides monitoringa sistēmu turpmāka uzturēšana, papildināšana un uzlabošana</b>		
EP2b		Kompleksas monitoringa sistēmas izveidošana gaisa kvalitātes (īpaši benzola un cieta daļiņu), trokšņa piesārņojuma un vidē novadāmo notekūdeņu kvalitātes izvērtējumam (sadarbībā ar Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentu, Rīgas domes Mājokļu un vides departamentu, VSIA „Latvijas Vides, ģeoloģijas un metroloģijas centrs” un Lielrīgas reģionālo vides pārvaldi)
EP2b	Vispārīga ietekme uz vidi	RBP sadarbosies ar Rīgas pilsētas domi satiksmes infrastruktūras attīstības jautājumos un apzinās satiksmes sastrēgumu samazināšanas iespējas noteiktās ostas teritorijas daļās, izvērtējot iespējas radīt vismazākās ietekmes uz dzīvojamajiem rajoniem vai ielu posmiem.
EP2c	Gaisa kvalitāte	Gaisa kvalitātes monitoringa stratēģijas izstrāde Rīgas brīvostas teritorijai, lai ieviestu papildus gaisa kvalitātes monitoringa stacijas, tādējādi efektīvi kontrolējot ietekmi uz dzīvojamajiem rajoniem.
EP2d	Trokšnis, vibrācijas	Trokšņa un vibrāciju monitoringa stratēģijas izstrāde. Stratēģijā tiks ietverta informācija par veicamiem prettrokšņa pasākumiem (prettrokšņa infrastruktūras izbūve) saistībā ar Latvijas Republikas normatīvu prasībām attiecībā uz vibrācijas mazināšanas un prettrokšņa pasākumu izstrādi.
EP2e	Ūdens	Daugavas ūdens monitoringa sistēmas izstrāde un ieviešanas realizācija, lai iegūtu datus par Daugavas straumes ātrumu, temperatūru, piesārņojumu, duļķainumu u.c. parametriem. Informācija tiks izmantota, lai noteiktu ietekmi uz ūdens kvalitāti, tai skaitā veicot piestātņu būvniecību vai kanāla padziļināšanas darbus
<b>C) Bioloģiskās daudzveidības monitorings ĪADT</b>		

Tabula nr. 40 EP2: Vides monitoringa pasākumi

Atsauce	Joma	Apraksts
EP2f	<b>Bioloģiskā daudzveidība un dabas aizsardzība</b>	RBP turpinās sadarboties ar attiecīgām vides institūcijām, lai veicinātu Rīgas brīvostas teritorijā esošās floras un faunas monitoringu. Šīs aktivitātes ietvaros RBP veiks periodiskus pētījumus, lai noteiktu esošo situāciju un prognozētu tendences saistībā ar ĪADT bioloģisko daudzveidību dabas liegumā „Krēmeri” un Mīlestības saliņā. Apkopotā pētījumu informācija ziņojumu veidā tiek publicēta RBP mājas lapā.

Tabula nr. 41 EP3: Rīcības vides piesārņojuma novēršanai

Atsauce	Joma	Apraksts
<b>A) Turpmāka esošās atkritumu apsaimniekošanas sistēma attīstība</b>		
EP3a	<b>Atkritumu apsaimniekošana</b>	RBP turpinās atkritumu savākšanas un apstrādes procesu optimizāciju un samazinās vides piesārņojuma risku. RBP veicinās uzņēmuma SIA „Eko Osta” notekūdeņu attīrīšanas iekārtu rekonstrukcijas un renovācijas projekta attīstību.
<b>B) Augsnes un gruntsūdeņu sanācības projekta optimizācija un turpmāko rīcību nepieciešamības izvērtējums</b>		
EP3b	<b>Augsnes, ūdeņu un gruntsūdeņu aizsardzība</b>	RBP turpinās sadarboties augsnes, ūdeņu un gruntsūdeņu attīrīšanas nodrošināšanai no naftas produktu piesārņojuma vēsturiski piesārņotajās vietās Sarkandaugavā. Lai noteiktu turpmākas darbības, tiks veiktas izpētes par augsnes, ūdeņu un gruntsūdeņu piesārņojumu.
<b>C) Ainavu kvalitātes uzlabošana gar Daugavas piekrastes zonu Rīgas brīvostas teritorijas ietvaros</b>		
EP3c	<b>Ainavas/ūdens</b>	RBP turpinās Daugavas piekrastes zonas attīrīšanu, lai uzlabotu kopējo ainavas kvalitāti un vides pievilcību. RBP veicinās brīvo, neizmantojamo zemju regulāru kopšanu, nepieļaujot to degradāciju.
<b>D) Uzlabot un papildināt riska kontroles un minimizēšanas sistēmas (piem., naftas piesārņojuma monitorings)</b>		
EP3c	<b>Zemes izmantošana</b>	RBP veiks kuģošanas risku novērtējumu, lai nodrošinātu, ka avārijas seku likvidēšanas plāni atbilst prognozēm par ienākošo kuģu izmēriem un skaitu, un ir izstrādāts atbilstošs rīcības plāns avāriju gadījumā.
EP3d	<b>Iedzīvotāji un sabiedrības veselība</b>	RBP sadarbosies ar LR Satiksmes ministriju, Rīgas pilsētas domi un citām institūcijām, lai izstrādātu satiksmes ietekmes novērtējuma (SIN) pētījumu un noteiktu potenciālās vietas, kur ietekmes saistībā ar pieaugošo autoceļu un dzelzceļa satiksmes intensitāti varētu tikt mazinātas.

**Pielikums Nr.8 - Detalizācijas Rīgas brīvostas attīstības teritorijām<sup>66</sup>**

---

<sup>66</sup> Avots: Metrum

## Saraksti

### Attēlu saraksts

Attēls nr. 1 Rīgas brīvostas teritorija (RBP, 2006) .....	10
Attēls nr. 2 Galvenie starptautiskie transporta koridoru virzieni .....	11
<b>Attēls nr. 3</b> Pan Eiropas transporta koridori .....	11
Attēls nr. 4 Eiropas – Āzijas transporta koridoru tīkls .....	11
Attēls nr. 5 Latvijas auto un dzelzceļa līnijas TEN-T tīklā .....	12
Attēls nr. 6 Globālā tirdzniecība 2007.gadā .....	28
Attēls nr. 7 Rīgas brīvostas ģeogrāfiskās darbības areāls .....	30
Attēls nr. 8 Rīgas brīvostas pieejas infrastruktūras projekti .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Attēls nr. 9 Plānotie ostas termināļu projekti .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Attēls nr. 10 Risku novērtējuma matrica .....	83
Attēls nr. 11 Rīgas pilsētas Teritorijas plānotā atļautā izmantošana .....	85
Attēls nr. 12 LDz Rīgas mezgla attīstības shēma, 2008. ....	88
Attēls nr. 13 Rīgas pilsētas autoceļu tīkla attīstības shēma .....	89
Attēls nr. 14 Rīgas osta un Rīga – esošā situācija .....	91
Attēls nr. 15 Infrastruktūras attīstības projekti Rīgā līdz 2018.gadam .....	94
Attēls nr. 16 Baltijas jūras Austrumu reģiona ostas un to savstarpējais sauszemes infrastruktūras savienojums .....	96
Attēls nr. 17 Indikatīvās satiksmes plūsmas aplēses pa rajoniem - 2008.gads .....	103
Attēls nr. 18 Indikatīvās satiksmes plūsmas prognozes pa rajoniem - 2018.gads .....	104

### Diagrammu saraksts

Diagramma nr. 1 Piestātņu piederība Rīgas brīvostā .....	15
Diagramma nr. 2 Ostas teritorijas zemes īpašumtiesību struktūra (RBP dati, 2008) .....	15
Diagramma nr. 3 Brīvās zonas režīmā strādājošo uzņēmumu skaits 2000.-2008. ....	16
Diagramma nr. 4 Kravu apgrozījums Rīgas brīvostā 1999.-2008.g. (tūks. t) .....	19
Diagramma nr. 5 Baltijas valstu ostu īpatsvars kopējā reģiona jūras kravu apjomā 2008. ....	19
Diagramma nr. 6 Atsevišķu kravu veidu dinamika 1997.-2008. (tūkst. t) .....	20
Diagramma nr. 7 Stividoru skaits sadalījumā pēc pārkrauto kravu apjoma 2008. ....	20
Diagramma nr. 8 Pasažieru apgrozījums Rīgas ostā 2000.-2008. ....	21
Diagramma nr. 9 Pasažieru skaita sadalījums regulārajās līnijās 2008. ....	21
Diagramma nr. 10 Rīgas ostu apmeklējušo tirdzniecības kuģu skaits 1997.-2008. ....	22
Diagramma nr. 11 Kopējais kuģu GT rādītājs sadalījumā pa kuģu tipi 1997.-2008. ....	22
Diagramma nr. 12 Kuģu īpatsvars (%) sadalījumā pēc GT rādītāja 2003.-2008. ....	22
Diagramma nr. 13 RBP pamatdarbības ieņēmumu struktūra (LVL) 2000.-2008. ....	23
Diagramma nr. 14 Ieguldījumi investīcijās 2004.-2008. ....	24
Diagramma nr. 15 Ostu apgrozījuma īpatsvars no kopējā reģiona apgrozījuma 2008.gadā, % .....	34

Diagramma nr. 16 Beramkravu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, tonnas, 2005. – 2008. gads.....	36
Diagramma nr. 17 Ģenerālkraavu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, 2000.-2008.gads ..	36
Diagramma nr. 18 Konteineru apjomi (TEU) Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, apgrozījuma īpatsvars pa ostām 2005.-2008. gads .....	37
Diagramma nr. 19 Kravas automašīnu, furgonu, sagādes automašīnu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona ostās, apgrozījuma īpatsvars pa ostām 2005.-2008. gads .....	37
Diagramma nr. 20 Lejamkravu apgrozījums Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostās, 2005.-2008. gads .....	38
Diagramma nr. 21 Līniju pasažieru skaits Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostās, 2005.-2008.gads	39
Diagramma nr. 22 Kruīza pasažieru skaits Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostās, 2005.-2007.gads .....	39
Diagramma nr. 23 Ostu izmantošanas rādītāji – kraavu apgrozījums t / kopējā platība (ha), 2007. un 2008.gads .....	40
Diagramma nr. 24 Ostu izmantošanas rādītāji – kraavu apgrozījuma t / kopējais piestātņu garums (m), 2007. un 2008.gads .....	40
Diagramma nr. 25 Kopējās kraavu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020. gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	41
Diagramma nr. 26 Beramkravu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	43
Diagramma nr. 27 Lejamkravu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	43
Diagramma nr. 28 Ģenerālkraavu apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	44
Diagramma nr. 29 Konteineru apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	45
Diagramma nr. 30 Konteineru apgrozījuma prognozes (TEU) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	46
Diagramma nr. 31 RoRo apgrozījuma prognozes (tonnās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	46
Diagramma nr. 32 RoPax kraavu apgrozījuma prognozes (vienībās) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	47
Diagramma nr. 33 Pasažieru skaita prognozes katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030. gadam).....	47
Diagramma nr. 34 RoPax vieglo automašīnu apgrozījuma prognozes (vienības) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030.gadam) .....	48
Diagramma nr. 35 Kruīza kuģu pasažieru apgrozījuma prognozes (pasažieru skaits) katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam (tendence līdz 2030.gadam) .....	49
Diagramma nr. 36 Indikatīvie kuģu satiksmes rādītāji (ienākšanas reizes) Rīgas ostā katram no kraavu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam .....	51
Diagramma nr. 37 Indikatīvie kravas autotransporta satiksmes intensitātes rādītāji (prognoze) katram no kraavu plūsmas scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam .....	52
Diagramma nr. 38 Indikatīvā dzelzceļa satiksmes intensitātes rādītāju prognoze katram no kraavu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam .....	53
Diagramma nr. 39 RBO ieņēmumi no ostas maksām 2007.-2030.gadā, Bāzes scenārijs .....	55

Diagramma nr. 40 RBP finanšu rezultāti, Bāzes scenārijs, EUR, 2009.-2030.gads .....	78
Diagramma nr. 41 RBP naudas plūsmas prognoze, Bāzes scenārijs, EUR, 2009.-2030.gads.....	78
Diagramma nr. 42 RBO attīstības Bāzes scenārija EBITDA rādītāji, plānotais CAPEX un ES līdzfinansējums .....	80

## Tabulu saraksts

Tabula nr. 1 Attālumi starp Eiropas ostām (jūras jūdzes).....	12
Tabula nr. 2 Rīgas brīvostas piestātņu tehniskie raksturlielumi .....	16
Tabula nr. 3 Kuģošanas kanāla raksturlielumi .....	17
Tabula nr. 4 Teritorijas izmantošanas struktūra .....	17
Tabula nr. 5 Ekonomiskie klāsteri un galvenie indikatori .....	27
Tabula nr. 6 Kravas veidu proporcionālais sadalījums kravu grupās. Potenciālie kravu veidi, kas nākotnē varētu tikt pārkrauti Rīgas brīvostā.....	33
Tabula nr. 7 Kopējais kravu apjoms, CAGR un absolūtais pieaugums, 2000 - 2007 .....	35
Tabula nr. 8 Kopējā kravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam. ....	42
Tabula nr. 9 Beramkravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	43
Tabula nr. 10 Lejamkravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	44
Tabula nr. 11 Ģenerālkraavu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	45
Tabula nr. 12 Konteineru apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020. gadam .....	46
Tabula nr. 13 RoRo kravu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	47
Tabula nr. 14 RoPax kravu vienību apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	47
Tabula nr. 15 RoPax pasažieru skaita pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	48
Tabula nr. 16 RoPax vieglo automašīnu apgrozījuma pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020. gadam .....	48
Tabula nr. 17 Kruīza kuģu pasažieru skaita pieauguma rādītāji (%) pa gadiem katram no scenārijiem, no 2010. līdz 2020.gadam .....	49
Tabula nr. 18 Papildus nepieciešamais piestātņu un zemes platību apjoms katram no trīs attīstības scenārijiem līdz 2018.gadam, salīdzinājumā ar esošo situāciju .....	50
Tabula nr. 19 Indikatīvs ienākošo kuģu skaits pa gadiem, sadalījumā pēc kuģa izmēra, katram no kravu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam .....	51
Tabula nr. 20 Indikatīvā kravas autotransporta satiksmes intensitātes rādītāju prognoze, no 2000. līdz 2030.gadam .....	52
Tabula nr. 21 Indikatīvā dzelzceļa satiksmes intensitātes rādītāju prognoze katram no kravu apgrozījuma scenārijiem, no 2000. līdz 2030.gadam .....	53

Tabula nr. 22 Gada ostas maksu ieņēmumi dažādiem scenārijiem 2030.gadā, miljoni EUR. ....	54
Tabula nr. 23 Rīgas brīvostas stiprās un vājās puses.....	56
Tabula nr. 24 Rīgas brīvostas iespējas un draudi .....	59
Tabula nr. 25 RBP stratēģiskie mērķi un to rezultatīvie rādītāji .....	63
Tabula nr. 26 Plānotie RBP kapitālizdevumi, 2009. – 2018.gadam (miljoni EUR) .....	77
Tabula nr. 27 RBO gada finanšu rādītāji dažādiem attīstības scenārijiem 2030.gadā, miljoni EUR. ....	77
Tabula nr. 28 RBP finanšu rezultāti, Bāzes scenārijs, miljoni EUR, 2009.-2030.gads .....	78
Tabula nr. 29 Plānotais ES līdzfinansējums projektiem, finanšu avoti un laika grafiks .....	79
Tabula nr. 30 RBO attīstības Bāzes scenārija CAPEX ar un bez ES līdzfinansējuma.....	80
Tabula nr. 31 Ostas attīstības finansējuma avoti, Bāzes scenārijs .....	80
Tabula nr. 32 Kravu apgrozījuma izmaiņu ietekme uz NPV.....	81
Tabula nr. 33 Būtiskāko risku iestāšanās varbūtība un ietekmes apkopojums .....	83
Tabula nr. 34 Kravu plūsmas struktūra noteiktām precēm, kas tiek pārkrautas vai varētu tikt pārkrautas Rīgas brīvoštā .....	86
Tabula nr. 35 Baltijas jūras Austrumu reģiona daļas ostas .....	96
Tabula nr. 36 Pārskats par ostu plānoto attīstību katrā no sektoriem.....	98
Tabula nr. 37 Ostas teritorijas rajoni un kravu veidi no 2000.-2030.gadam .....	101
Tabula nr. 38 Vidējais noslogojums dažādiem transporta veidiem, tonnās, no 2000.-2030.gadam.....	101
Tabula nr. 39 EP1: Galvenie ietekmes uz vidi mazināšanas pasākumi .....	105
Tabula nr. 40 EP2: Vides monitoringa pasākumi.....	106
Tabula nr. 41 EP3: Rīcības vides piesārņojuma novēršanai .....	107