



Latvijas Valsts
agrārās ekonomikas institūts



Atskaite

3. Prioritārā virziena pasākumu 301. „Kopīgas rīcības pasākumi” un 303. „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” investīciju atdeve

Ziņojumu iesniedza :

.....
Elita Benga

LVAEI Lauku attīstības novērtēšanas nodaļas vadītāja

2013. gada jūnijs



PROJEKTU LĪDZFINANSĒ ES

Saturs

LIETOTIE SAĪSINĀJUMI.....	3
1. KOPSAVILKUMS.....	4
2. DARBA SATURS.....	7
3. IZMANTOTIE/APKOPOTIE DATI.....	8
IZVĒLĒTĀS METODES.....	11
4. DATU ANALĪZE	12
4.1. Kopējā situācijas analīze Latvijas ostās	12
4.2. Projektu analīze	31
4.2.1 301. pasākums „Kopīgas rīcības pasākumi”	31
4.2.2 303. pasākums „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās”	34
4.3. Aptaujas anketu rezultāti	41
5. SECINĀJUMI UN IETEIKUMI	52
PIELIKUMI	56
1. pielikums	56
2. pielikums	62
3. pielikums	63
4. pielikums	64
5. pielikums	65
6. pielikums	66
7. pielikums	67
8. pielikums	69
9. pielikums	70

LIETOTIE SAĪSINĀJUMI

AS - akciju sabiedrība
BIOR - Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskais institūts „BIOR”
CSP – Centrālās statistikas pārvalde
ES – Eiropas Savienība
ERAF – Eiropas Reģionālās attīstības fonds
EZF – Eiropas Zivsaimniecības fonds
IK – individuālais komersants
IU – individuālais uzņēmējs
KF – Kohēzijas fonds
n/a – nav aprēķināms
n.d. – nav datu
NNN zveja – Nelegāla, neregistrēta un neregulēta zveja
NVS – Neatkarīgo Valstu Sadraudzība
LAD – Lauku atbalsta dienests
LANN –Lauku attīstības novērtēšanas nodaļa
LKR – Latvijas Kuģu reģistrs
LR - Latvijas Republika
LVAEI - Latvijas Valsts agrārās ekonomikas institūts
LVL – Latvijas lats
LZIKIS- Latvijas zivsaimniecības integrētā kontroles un informācijas sistēma
RO RO - sauskavas, kuras tiek pārvadātas ar autotransportu, kad mašīnas piekabe tiek uzvilktā uz prāmja, bet pats vilcējs – mašīna paliek krastā
RP 2007-2013 – Rīcības programma „Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalsta ieviešanai Latvijā 2007. – 2013. gadam”
SIA - sabiedrība ar ierobežotu atbildību
SEZ – Speciālā ekonomiskā zona
SM - Satiksmes ministrija
STECF - Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (Zivsaimniecības zinātnes, tehnikas un ekonomikas komiteja)
TPD - Tranzīta politikas departaments
VARAM- Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VID – Valsts ieņēmumu dienests
VVD – Valsts vides dienests
ZM - Zemkopības ministrija
ZD – Zivsaimniecības departaments
ZS – zemnieku saimniecība
ZVJ – zvejnieku saimniecība

1. KOPSAVILKUMS

Latvijas Valsts agrārās ekonomikas institūta (LVAEI) Lauku attīstības novērtēšanas nodaļa (LANN) veikusi izpēti un datu analīzi par „3. Prioritārā virziena pasākumu „Kopīgas rīcības pasākumi” un „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” investīciju atdeve” ar mērķi noskaidrot pasākumu ietekmi zivsaimniecības nozarē, Latvijas ostu infrastruktūras stāvokli un saldēšanas un uzglabāšanas iekārtu jaudu pietiekamību.

Latvijā ir 10 ostas: no tām 3 lielās ostas (Rīga, Ventspils un Liepāja) un 7 mazās ostas (Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Pāvilosta, Roja, Lielupe un Engure), kuras izvietotas gar visu Latvijas jūras robežu. Zvejnieku vajadzībām tiek izmantotas 9 ostas (Lielupes osta ir slēgta kravu apkalpošanai - saskaņā ar ostas pārvaldnieka palīga sniegto informāciju). Lielās ostas nodarbojas, galvenokārt, ar tranzīta kravu apstrādi, savukārt mazās ostas ir ar vietēju nozīmi - tās galvenokārt nodarbojas ar kokmateriālu nosūtīšanu un zvejas produktu pieņemšanu, vasaras sezonā arī kā jahtu ostas.

Pētījuma rezultātā tika noskaidrots, ka Latvijas 9 ostu darbībā laika periodā no 2004. – 2012. gadam ir vērojama pakāpeniska attīstība - ostās ir palielinājies kravu apgrozījums par 32%. Maksimālais kravu apgrozījums tika sasniegts 2012. gadā (75 188 tūkst. tonnas), kur 32% no kopējā apgrozījuma tika pārvadāti naftas produkti, 31% - ogles un 6% - koksne. Atlikušo apgrozījuma daļu (31%) veidoja koksnes šķeldas, kravas konteineru, ķīmisko beramkravu, RO RO kravu, melno metālu un to izstrādājumu, kā arī jēlnaftas, u.c. pārvadājumi. Izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās veidoja tikai 0,1%.

Baltijas jūras un Rīgas jūras līcī nozveidotās zivis tiek izkrautas Latvijas ostu un ārpus ostu teritorijām, kā arī citu valstu ostu teritorijās. Izkrauto zivju apjoms laika periodā no 2005. līdz 2012. gadam ir svārstījies atkarībā no zivju (it īpaši brētliņu) krājuma stāvokļa un 2012.gadā bija par 42% mazāks salīdzinot ar nozveju un izkrāvumu maksimumu 2005.gadā.

Vislielākie zivju izkrāvumi tika veikti Latvijas lielajās ostās (55-71%), savukārt mazākie - ārpus Latvijas ostu teritorijām (3-15%). Latvijas mazajās ostās tika izkrautas zivis 26-35% apmērā. Zivsaimniecībai nozares attīstībai nozīmīgākās (pēc izkrauto zivju apjoma) ir Ventspils, Liepājas un Rojas ostas (zivju izkrāvumu īpatsvars attiecīgi veido: 41%; 24% un 14%). Zivsaimniecības nozares attīstībā būtisku nozīmi sākusī iegūt arī Rojas, Skultes, Rīgas un Mērsraga osta, kur pēdējo 8 gadu laikā ostu teritorijās ir palielinājies zivju izkrāvumu īpatsvars.

Savukārt, raugoties no ostu viedokļa, tad Latvijas mazo ostu attīstībā zivsaimniecība ir daudz nozīmīgāka (īpaši jau Pāvilostas un Engures ostas attīstībā, kurām zivis ir vienīgais apgrozījums) nekā Latvijas lielo ostu attīstībā: no 2005. līdz 2012. gadam Latvijas mazajās ostās zivju apgrozījums veidoja 1,29 – 2,05% lielu īpatsvaru, kamēr Latvijas lielajās ostās tas bija 0,05 - 0,1% no kopējā apgrozījuma.

Latvijas ostu teritorijās no 2005. – 2012. gadam lielākoties tiek izkrautas brētliņas (56-72%). Mazāku īpatsvaru veido reņģes (23-37%), mencas (3-4%) un citu zivju sugu (2-5%) izkrāvumi. Atsevišķām ostām apskatāmā periodā (2005.-2012.g.) ir raksturīga zināmā specializācija: Ventspils brīvdostā lielākoties tiek izkrauta brētliņa (59%), Liepājas ostā – menca (84%) un lasis (56%), bet Rojas ostā – salaka (84%) un reņģe (39%). Ļoti liels īpatsvars (64%) pārējo zivju sugu tiek izkrauts Liepājas ostā. Izkrauto zivju sugu sadalījumu pa ostām ietekmē attiecīgās zivju sugas izplatības un

rūpniecisko koncentrāciju veidošanas īpatnības, attālums no zvejas vietām, ostas izvietojums, zivju iepirkuma cena tirgū, flotes koncentrācija, meteoroloģiskie laikapstākļi, ostās pieejamā infrastruktūra un pakalpojumi.

Īpaši nozīmīga loma gan piekrastes reģionu ekonomikā un nodarbinātībā, gan arī kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanā ir bijusi piekrastes zvejai (piekrastes zveja ir ietekmējusi piekrastes apdzīvojuma struktūru, tradīcijas un ainavu). Telefonintervijās un aptaujas anketās aptaujātie respondenti ir norādījuši nepieciešamību uz jaunu piestātņu izbūvi tieši viņu vajadzībām, kā pamatojumu minot to, ka Latvijas ostās nav piestātņu tieši viņu vajadzībām vai arī tās ir ļoti sliktā stāvoklī, kā rezultātā piekrastes zvejniekiem ir samērā sarežģīti tiem piederošās laivas pēc nozvejas izvest piekrastē un tās tālāk transportēt. Te gan jāmin arī tas, ka piekrastes zvejnieki izvairās no Latvijas ostām ne tikai dēļ neatbilstošās infrastruktūras, bet arī dēļ pastiprinātiem zvejas kontroles pasākumiem ostās. Ņemot vērā piekrastes zvejas lomu reģionu ekonomikā un nodarbinātībā, kā arī kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanā un pašu zvejnieku telefonintervijās izteikto vēlmi pēc jaunu piestātņu izbūves, būtu jāparedz valsts un EZF finansējums nākamam plānošanas periodam. Piekrastes zvejnieku vajadzībām pilnīgi pietiktu ar jebkurā vietā (arī ārpus ostu teritorijām) izvietotām pontona vai cita veida mobilām piestātnēm, kas ir pragmatisks un lēts risinājums. Papildus būtu jāuzsver arī rekreatīvā puse (izklaides laivu piestātne un tai nepieciešamā infrastruktūra), lai vietējie zvejnieki varētu dažādot nodarbošanos piekrastē ar tūrismu. Iespējams, piekrastes zvejnieku piesaistīšana ar jaunajām piestātnēm ļautu vieglāk VVD izkontrolēt nozvejas apjomus un samazināt NNN nozvejas riskus.

Izmantojot publisko finansējumu LVL 21,53 milj. apmērā RP 2007-2013 3. prioritārā virziena „Kopējās ieinteresētības pasākumi” 301. un 303. pasākumu ietvaros tika veikti vērienīgi ieguldījumi zivsaimniecības nozares attīstībai. Pasākumu ietvaros veiktie ieguldījumi ir nodrošinājuši Latvijas ostu publisko pieejamību, uzlabojuši kopējo ostu infrastruktūras kvalitāti un kuģošanas drošību, kā arī ir apgādājuši zvejniekus ar zivsaimniecībai nepieciešamām iekārtām un aprīkojumu. Būtiskas ietekmes uz zivsaimniecības attīstību veiktajiem ieguldījumiem nav – aptaujātie respondenti Latvijas ostu infrastruktūru, tajās sniegto pakalpojumu pieejamību un zivsaimniecības iekārtu pietiekamību ir novērtējuši kā viduvēju. Līdz ar to Latvijas ostu infrastruktūras sakārtošana un uzlabošana būtu jāfinansē ar KF un ERAF nevis ar valsts un EZF finanšu līdzekļiem, bet zivsaimniecības iekārtu jaudu nodrošinājums – tikai ar valsts un EZF finansējumu, kuru nākamajam plānošanas periodam būtu ieteicams saglabāt līdzšinējā apmērā.

Balstoties uz analizētajiem datiem, kas pētījuma veikšanas brīdī bija pieejami, Zivsaimniecības un reģionālās politikas veidošanā iesaistītajām institūcijām (VARAM, SM, ZM un pašvaldībām) būtu ieteicams:

1) Ieguldījumus koncentrēt, izvēloties projektus atkarībā no projektu kvalitātes un nozīmīguma, bet ne no ostas lieluma un attīstības pakāpes. Finansējuma piešķiršanā prioritāte būtu jāsniedz tiem projektiem, kuros iesaistīts lielāks zvejas uzņēmumu skaits ar lielāko kopējo nozvejas limitu, un kuros iesaistīti zvejnieki ir ar diversificēto pieeju zvejai (nodarbojas gan ar jūras, gan ar piekrastes zveju) un kuri kalpotu zvejniecības produktivitātes paaugstināšanai.

2) Atbalsts būtu svarīgs arī zivsaimniecības attīstībai Latvijas mazajās ostās, jo šīm ostām ir būtiska loma reģionu attīstībā un šo ostu tuvumā ir iespēja nozvejot tādas zivju sugas, kas nav lielo ostu apkaimē, kas ļauj paplašināt nozvejas sortimentu,

minimizēt zvejnieku izdevumus un tādejādi veicināt zvejas produktivitāti un stabilizēt nozares ekonomisko stāvokli.

3) Ņemot vērā piekrastes zvejas lomu reģionu ekonomikā un nodarbinātībā, kā arī kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanā un pašu zvejnieku telefonintervijās izteikto vēlmi pēc jaunu piestātņu izbūves, būtu jāparedz finansējums pontonu vai cita veida mobilo piestātņu izbūvei, papildus uzsverot arī rekreatīvo pusi (izklaides laivu piestātne un tai nepieciešamā infrastruktūra), lai vietējie zvejnieki varētu dažādot nodarbošanos piekrastē ar tūrismu un to saistītajām iespējām. Finansējuma efektīvākas novirzīšanas nolūkā būtu jāveic papildus pētījums/anketēšana par piestātņu izbūves/rekonstrukcijas darbiem piekrastes zvejnieku vajadzībām (ierobežotā laika un finansējuma dēļ, tas nebija iespējams šīs atskaites ietvaros).

4) Ieguldījumu efektīvākas novirzīšanas nolūkā Latvijas ostu infrastruktūras sakārtošanas un uzlabošanas jāsaieta ar zvejnieku vajadzībām.

5) Balstoties uz aptaujāto respondentu vidējo vērtējumu par zivsaimniecības iekārtu kvalitāti un pieejamību, kā arī ekspertu sniegto vērtējumu par iekārtu pieejamību un noslodzi, finansējums nākamajam plānošanas periodam būtu jāatstāj vismaz esošā līmenī.

Pētījuma apjoms ir 55 lpp., neskaitot pielikumus. Darbā iekļauti 32 attēli, 7 tabulas un 9 pielikumi. Ierobežotais izpildes laiks un finansējums, kā arī pieejamie dati, noteicis šī darba apjomu un detalizācijas pakāpi.

Ziņojumu sagatavoja LANN ekonomiste I. Biukšāne sadarbībā ar nodaļas darbiniekiem. Pateicamies LLKC pārstāvjiem saistībā ar aptaujas lapas pārbaudi pirms izsūtīšanas respondentiem. Pateicamies Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta „BIOR” Zivju resursu pētniecības departamenta Informācijas un datu nodaļas vadītājam A.Kozlovskim par piedalīšanos statistikas datu apkopošanā un iesniegšanā, kā arī par komentāru sniegšanā saistībā ar sagatavoto atskaiti.

2. DARBA SATURS

Darba mērķis – izpētīt Latvijas ostu attīstību un to nozīmi zivsaimniecības nozarē. Novērtēt 301. pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” un 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” investīciju ietekmi uz Latvijas ostu darbību un zivsaimniecības nozari kopumā. Izvērtēt sniegtā atbalsta turpināšanas lietderību un nepieciešamo ieguldījumu veidus.

Mērķa sasniegšanai tika izvirzīti vairāki uzdevumi:

1. Izpētīt Latvijas mazo un lielo ostu attīstību un to nozīmi zivsaimniecības nozarē.
2. Novērtēt Latvijas ostu infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli un kvalitāti, sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) un zivsaimniecībai izmantojamās tehnikas (zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnika, iekārtas un aprīkojums) pieejamību un kvalitāti zivsaimnieku vajadzībām.
3. Izpētīt zivsaimniecības tehnikas (zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnika, iekārtas un aprīkojums) jaudu izmantošanu un pietiekamību Latvijas ostu teritorijās un ārpus tām. Atsevišķi vērtēt saldēšanas un uzglabāšanas iekārtu jaudu pietiekamību.
4. Novērtēt 301. pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” un 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” investīciju ietekmi uz Latvijas ostu darbību un zivsaimniecības nozari kopumā. Novērtēt veikto investīciju lietderīgumu un projektu rezultātu izmantošanu zivsaimniecības nozarē.
5. Sniegt secinājumus vai sniegtais atbalsts ir bijis pietiekams, vai atbalsts jāturpina, nepieciešamo ieguldījumu veidi.

Pētījuma mērķa sasniegšanai tika izmantoti dažādu institūciju statistikas dati, dažādu interneta vietņu pieejamā informācija, aptaujas anketu rezultāti un telefonintervijas.

3. IZMANTOTIE/APKOPOTIE DATI

Latvijas ostu un zivsaimniecības nozares kopējās situācijas novērtēšanai tika izmantoti Zemkopības ministrijas (ZM) Zivsaimniecības departamenta (ZD), Satiksmes ministrijas (SM) Tranzīta politikas departamenta (TPD), Latvijas zivsaimniecības integrētās kontroles un informācijas sistēmas (LZIKIS), Latvijas Kuģu reģistra (LKR), Centrālās statistikas pārvaldes (CSP), Lauku atbalsta dienesta (LAD), Latvijas lielo un mazo ostu, Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta „BIOR”, kā arī „Latvijas Zivsaimniecības gadagrāmata 2012. 16. gads” dati, kas bieži bija pretrunīgi vai nepilnīgi. Salīdzinājumi balstīti un apkopojumi veidoti ņemot vērā pieejamo informāciju.

Analīzei un situācijas novērtēšanai pamatā tika izmantoti dati par laika periodu no 2004. līdz 2012.gadam. Zivju izkrāvumu tendenču analīzei kā atskaites punkts tika ņemts 2005.gads, jo tikai 2005.gada ar Latvijas iestāšanos ES un LZIKIS sistēmas ieviešanu sākās ne tikai nozveju, bet arī izkrāvumu oficiālā reģistrācija. Taču, ņemot vērā, ka zivju krājumiem un attiecīgi Latvijas nozvejām Baltijas jūra un Rīgas jūras līcī raksturīgas ļoti nopietnās fluktuācijas, tendenču un situācijas analīzē tika izmantoti arī nozvejas dati par laika periodu no 1970.- 2012.gadam. Piemēram, maksimālā kopēja Latvijas nozveja 1972.gadā – 132 737 tonnas – bija 3,6 reizes lielākā par 1993.gada minimālo nozveju - 37 231 tonna. Savukārt, brētliņas vēsturiski lielākā nozveja 2005.gadā – 64 646 tonnas gadā –bija 16,3 reizes lielākā par 1983.gada minimālo nozveju - 3 965 tonnas.

Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī zivju krājumi, nozvejas un izkrāvumi var svārstīties ļoti nopietnos apjomos. Tādēļ analīzē atteikties no lineāras loģikas un analizēt zivsaimniecības aktivitātes Latvijas ostas kā ļoti mainīgas no dabas un citiem apstākļiem atkarīgus lielumus.

Papildus informācijas iegūšanai tika izmantotas dažādas interneta vietnes un telefonintervijas ar ostu kapteiņiem un zivsaimniecības uzņēmumiem. Papildus valsts un EZF finansējuma ietekmes novērtēšanai uz Latvijas ostu infrastruktūras attīstību, tajās sniegto pakalpojumu un zivsaimniecības iekārtu pieejamību un kvalitāti, tika izmantots aptaujas anketās sniegtais uzņēmēju un ostu pārvalžu viedoklis un paustie uzskati (aptaujas anketu sk. 1.pielikumā).

Anketas mērķauditorija bija Latvijas 10 ostas, zvejniecības un zvejas produktu apstrādes un pārstrādes uzņēmumi (t.sk. LAD reģistrēti projektu pieteicēji¹). Aptaujas anketa tika izstrādāta izmantojot www.google.com. pieejamos anketas izstrādes rīkus, kā rezultātā aptaujas anketu bija iespējams ērti aizpildīt un iesniegt elektroniski respondentiem atvēlētajā laika posmā no 26.04.-23.05.2013. Lai tiktu aptaujāts pēc iespējas lielāks respondentu loks, bija nepieciešamas visu uzņēmēju un ostu pārvalžu e-pasta adreses. Neliela daļa šo e-pasta adresu tika iegūtas LAD datubāzē (par atsevišķiem atbalsta saņēmējiem), „Latvijas Zivsaimniecības gadagrāmata 2012. 16. gads”, kā arī dažādās interneta vietnēs. Savukārt, atlikusī daļa e-pasta adresu tika

¹ Aptaujas anketa tika izsūtīta LAD reģistrētiem projektu pieteicējiem uz valsts un EZF finansējumu ZRP 2007-2013 1. prioritārā virziena „Pasākumi Kopienas zvejas flotes sabalansēšanai” 101., 103.,104. un 303. pasākumiem. Anketa netika sūtīta 301. pasākuma 9 atbalsta pretendentiem (asociācijas, organizācijas un apvienības), jo īstenotos projektus ir iespēja izmantot visiem zivsaimniecības uzņēmumiem.

iegūtas telefonsarunu laikā, kur respondenti tika aicināti un mudināti piedalīties aptaujas anketas aizpildīšanā un iesniegšanā. Atbildes kopumā iesniedza 38 respondenti jeb 14% no kopējā aptaujāto skaita. Ir grūti spriest, vai atbildējušo respondentu īpatsvars ir pietiekams, ņemot vērā to, ka vairākiem zivsaimniecības uzņēmumiem īpašnieks ir viens un tas pats cilvēks, kā rezultātā 1 iesniegtā aptaujas anketa var pārstāvēt 2-4 uzņēmumu viedokļus un uzskatus. Iesniegtie aptaujas rezultāti uzrāda diezgan līdzīgus uzskatus.

Telefonsarunu laikā tika noskaidrotas pastāvošās problēmas zivsaimniecības nozarē un ieteikumi attiecīgo problēmu risināšanai.

Tika iegūta informācija par to, ka Latvijas ostu infrastruktūru, tajās sniegtos pakalpojumus un zivsaimniecības iekārtas neizmanto piekrastes zvejnieki, kas zvejo Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes joslā, jo ostu pietātņu tehniskie parametri ir nepiemēroti zvejas laivu pietauvošanai, kā arī nelielie nozvejas apjomi, kas tiek realizēti uzreiz pēc nozvejas vai arī tiek īslaicīgi uzglabāti ledusskapī, nerada vajadzību pēc zivsaimniecības iekārtu izmantošanas.

Arī zvejnieki, kas zvejo starptautiskos ūdeņos un citu valstu ūdeņos neizmanto Latvijas ostu infrastruktūru, pakalpojumus un tajās pieejamās zivsaimniecības iekārtu jaudas. Pastāvīga un regulāra zivju nozveja citu valstu ūdeņos un zivju izkraušana ārvalstu ostu teritorijās nerada vajadzību pēc šādas infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanas.

Savukārt, telefonsarunās uzrunātie apstrādes uzņēmumu īpašnieki un pārstāvji atzina, ka ostu infrastruktūra un tajās sniegtie pakalpojumi tiem ir svarīgi, ņemot vērā to, ka tiek veikts svaigo zivju imports un gatavās zivju produkcijas eksports uz citām valstīm. Lielas intereses par zivsaimniecības iekārtām apstrādes uzņēmumiem nav, ņemot vērā to, ka šīs iekārtas izmanto zvejnieki un apstrādes sektora ražošanas attīstībai nepieciešamās iekārtas ir pavisam cita veida un pielietojuma. Bet, lai apstrādes sektors veiksmīgi un produktīvi darbotos, tam ir jāpiegādā labas kvalitātes zivis (svaigas, atdzesētas, saldētas, utt.), kas ir atkarīgs no Latvijas zvejniekiem pieejamo zivsaimniecības iekārtu jaudām.

Vislielākā interese par Latvijas ostu infrastruktūras stāvokli, ostās pieejamo pakalpojumu kvalitāti un zivsaimniecības iekārtu jaudu pietiekamību, ir zvejniekiem, kas zvejo Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī aiz piekrastes joslas un veic zivju izkrājumus Latvijas ostu teritorijās. Šie zvejnieki nozvejojotās zivis izkrauj Latvijas ostu (izņēmuma kārtā arī ārpus ostām) teritorijās un piegādā svaigus, atdzesētus, dažāda veida saldētus un cita veida zvejas produktus zivju apstrādes un tirdzniecības uzņēmumiem Latvijā un ārpus Latvijas, kā arī iedzīvotājiem vietējā tirgū. Izkrauto zivju kvalitāte ir atkarīga no zvejas apstākļiem, no ostās pieejamo pakalpojumu kvalitātes, kā arī zivsaimniecībā izmantojamo iekārtu jaudu pietiekamības un pieejamības.

Pētījuma mērķu sasniegšanu apgrūtina fakts, ka Latvijā netiek apkopota statistika par zvejniecībā izmantojamām iekārtu jaudām. Šāda veida informāciju apkopo LAD, bet tikai projektu ietvaros, kas neļauj vērtēt kopējo situāciju zivsaimniecības nozarē. Savukārt, no CSP pieejamā iekārtu noslodze zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrādes un konservēšanas uzņēmumos (sk. 2.pielikumu) raksturo iekārtu jaudu, kas tiek izmantota tikai apstrādes sektorā. No pieejamās informācijas nevar spriest par zvejniecībā izmantojamo iekārtu noslodzi un tai nepieciešamo finansējuma apmēru. Taču par zvejniecībā izmantojamo iekārtu efektivitāti pakārtoti liecina realizējamo zvejas produktu klāsta ievērojamā paplašināšana (ne tikai svaigās, bet arī atdzesētās, dažāda veida saldētās un salītas

zivis), zivju realizācijas ilgums un zivju cenu pieaugums (brētliņai un reņģei) pēdējos divos gados.

Vispārēja priekšstata iegūšanai un situācijas izpratnei kalpoja LAD dati par projektu rezultātiem un aptaujas anketēs un komentāros izteiktais uzņēmēju viedoklis.

Datu trūkuma dēļ, pētījumā nav iekļauta analīze par cenu izmaiņām dažādām zivju sugām vairāku gadu griezumā un cenu ietekmi uz ostu apgrozījumu un nozari kopumā, kas varētu mainīt atsevišķus secinājumus. Tāds aspekts būtu ļoti būtisks turpmākā izpētē.

Lai veiktu pietiekoši vispusīgu analīzi, kur varētu sniegt plašu izklāstu un pamatojumu par ostu darbību, pētījumam jāatvēl ievērojami lielāks laiks. Svarīgs būtu pašu zvejnieku viedoklis, bet aptauju veikšana ir laikietilpīga, jo jāparedz laiks ne tikai aptaujas anketas izstrādei, bet arī aprobācijai. Arī aptaujas norises laikam ir svarīga loma atbildētībā. Fokusgrupu organizēšana varētu būt otra iespēja, bet tam jānotiek ziemas periodā, kad nav zvejas sezona.

IZVĒLĒTĀS METODES

Darbā pielietotas ekonomiskās analīzes metodes un paņēmieni. Novērtējot Latvijas ostu struktūru, ieguldīto līdzekļu apjomu un zivju izkrāvumu apjomu Latvijas ostās, u.c. datus, izmantotas ekonomiskās un statistiskās analīzes, salīdzinošās analīzes metodes.

Darba veikšanai tika izmantotas šādas metodes:

1) Faktoru noteikšana. Latvijas ostu un zivsaimniecības nozares un tās rādītājus ietekmē dažādi iekšējie un ārējie apstākļi jeb faktori. Dažu faktoru ietekme ir pozitīva, dažu - negatīva. Faktoru noteikšanas jeb analīzes gaitā cenšas noskaidrot atsevišķo faktoru ietekmi uz Latvijas ostu darbību un kopumā uz zivsaimniecību, un attiecīgi vērtēt, vai ir nepieciešamība veicināt/mazināt šo faktoru iedarbību.

2) Relatīvo lielumu salīdzināšana. Relatīvie lielumi tika izmantoti struktūras novērtēšanai.

3) Grafiskā analīze. Daudzu rādītāju analīzei tika izmantoti dažādi grafiskie attēli: diagrammas, grafikus, u.c.

4) DiD („Difference in difference”) metode izmantota, analizējot Latvijas ostās veikto ieguldījumu ietekmi uz zivju izkrāvumu izmaiņām. Tās būtība ir tā, ka tiek vērtētas izkrauto zivju apjoma izmaiņas: salīdzināta pieauguma starpība no bāzes līdž pārskata periodam ietekmētajās Latvijas ostās, un bāzes kopā. Rādītāju pieauguma starpība tiek uzskatīta par ieguldījumu tīro ietekmi. Turklāt izmantota arī salīdzinošās analīzes metode, salīdzinot Latvijas ostas rezultātus dažādās ostu grupās.

5) Vidējo lielumu salīdzināšana. Pētījumā tiek izmantota vidējo aritmētisko lielumu aprēķināšana (piem., tika aprēķināts aptaujāto respondentu vidējais vērtējums par Latvijas ostās sniegto pakalpojumu klāstu un kvalitāti).

6) Standartnovirzes aprēķināšana tika izmantota ar mērķi, lai raksturotu rezultātu izkliedi ap izlases aritmētisko vidējo. Tāpat tā tika izmantota, lai varētu veikt analīzi gadījumos, kur bija nepieciešams manipulēt ar galvenajām tendencēm izlasē.

7) Variācijas (izkļedes) rādītāji tika izmantoti, lai raksturotu pazīmes variēšanas īpatnības.

8) Aptaujas metode - tika izmantota, lai iegūtu zivsaimniecības uzņēmumu un Latvijas ostu viedokli par Latvijas ostu infrastruktūras stāvokli, sniegto pakalpojumu klāstu un kvalitāti, kā arī zivsaimniecībai nepieciešamo pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pietiekamību.

9) Ekspertu metode tika izmantota aptaujas anketas izstrādāšanā un pilnveidošanā, kā arī statistikas datu un citu faktu interpretēšanā.

Secinājumu un ieteikumu izstrādē galvenokārt pielietotas analīzes un sintēzes metodes.

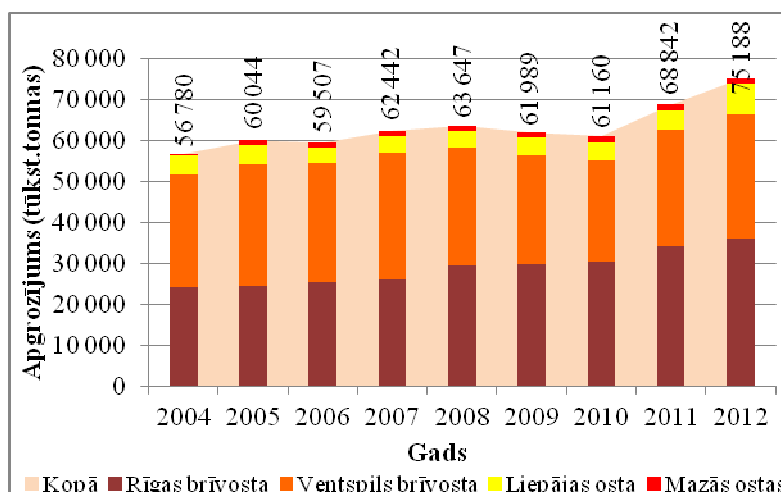
4. DATU ANALĪZE

4.1. Kopējā situācijas analīze Latvijas ostās

Latvijas ostas tiek attīstītas kā vienotas transporta loģistikas ķēdes sastāvdaļas savienojumiem starp Baltijas un pārējām ES valstīm, NVS valstīm, Āziju un Ameriku ar mērķi:

- attīstīt Latvijas tautsaimniecību un nodrošināt ārējo tirdzniecību pa jūrām pilnībā izmantojot Latvijas ostu priekšrocības;
- palielināt eksporta pakalpojumu apjomu pieaugumu, maksimāli izmantojot esošo transporta infrastruktūru un attīstot jaunu;
- veicināt reģionālo attīstību.²

Latvijas ostu darbībā ir vērojama pakāpeniska attīstība. Laika periodā no 2004. līdz 2012. gadam Latvijas ostās ir palielinājies kravu apgrozījums par 32% (vidēji gada laikā par 2 045 tūkst. tonnām) (sk. 1.att.). Vislielākie kravu apgrozījumi tika veikti Latvijas lielajās ostās (Rīgas brīvastā, Ventspils brīvastā, Liepājas ostā), bet vismazākie – Latvijas 7 mazajās ostās (Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Pāvilosta, Roja, Lielupe un Engure). Latvijas ostās maksimālais kravu apgrozījums tika sasniegts 2012. gadā - 75 188 tūkst. tonnas.



1. attēls. Latvijas ostu kopējais kravu apgrozījums 2004. – 2012. gadā (tūkst. tonnas)

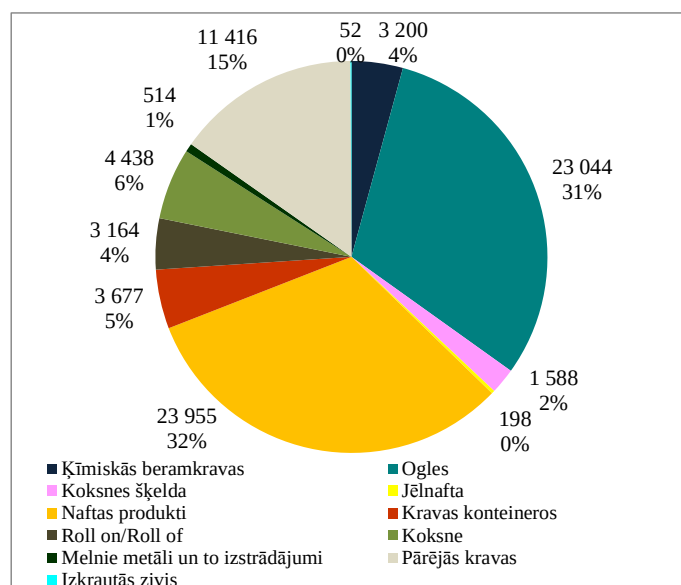
Avots: LVAEI aprēķini pēc Latvijas ostu datiem.

Latvijas ostās galvenokārt tiek pārvadāti naftas produkti (32% no 2012. gada kopējā kravu apgrozījuma), ogles un koksne (attiecīgi: 31% un 6% no 2012. gada kopējā kravu apgrozījuma). Stipri mazāku apgrozījumu veido koksnes šķeldas, kravas konteineru, ķīmisko beramkravu, RO RO kravu³, melno metālu un to izstrādājumu, kā

²http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3238_Latvijas_ostu_attistibas_programma_2008_2013_gadam.pdf.

³ RO RO (*angl.* -Roll on/Roll of) kravas – tas ir apzīmējums, kā saus kravas, kuras tiek pārvadātas ar autotransportu, kad mašīnas piekabe tiek uzvilktā uz prāmja, bet pats vilcējs – mašīna paliek krastā, citā

arī jēlnaftas pārvadājumi u.c. (kopā 31% no 2012. gada kopējā kravu apgrozījuma) (sk. 2.att.). Izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās veidoja tikai 0,1% no 2012. gada kopējā kravu apgrozījuma.



2. attēls. Latvijas ostu kravu apgrozījuma sadalījums 2012. gadā (tūkst. tonnas, %)

Avots: LVAEI aprēķini pēc SM TPD un LZIKIS datiem.

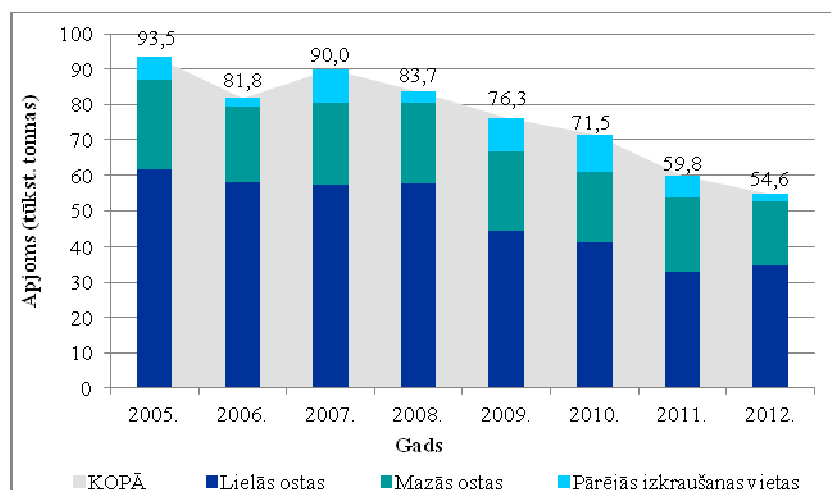
Lielās ostas nodarbojas galvenokārt ar tranzīta kravu apstrādi – tajās tiek pārkrauti aptuveni 80% caur Latviju transportēto tranzīta kravu.⁴ Mazās ostas ir ar vietēju nozīmi. Tās galvenokārt nodarbojas ar kokmateriālu nosūtīšanu un zvejas produktu pieņemšanu, vasaras sezonā arī kā jahtu ostas. Tā kā mazās ostas atrodas atstātas no dzelzceļa infrastruktūras, uz tām nevar nogādāt tranzītkravas, kas tiek transportētas pa dzelzceļu.

Latvijā nozvejojamās zivis Baltijas jūras un Rīgas jūras līcī tiek izkrautas Latvijas ostu un ārpus ostu teritorijām, kā arī citu valstu ostu teritorijās. Analizējot izkrauto zivju plūsmas dinamiku laika posmā no 2005. – 2012. gadam, tika konstatēts, ka izkrauto zivju apjoms laika periodā no 2005. līdz 2012. gadam ir svārstījies atkarībā no zivju (it īpaši brētliņu) krājuma stāvokļa un 2012.gadā bija par 42% mazāks salīdzinot ar nozveju un izkrāvumu maksimumu 2005.gadā. (sk. 3.att.).

Šajā laika periodā vislielākie zivju izkrāvumi tika veikti Latvijas lielajās ostās: izkrauto zivju apjoms veidoja 55-71% lielu īpatsvaru no kopējā izkrauto zivju apjoma. Latvijas mazajās ostās izkrauto zivju apjoms veidoja 26-35% lielu īpatsvaru. Savukārt, vismazākie zivju izkrāvumi tika konstatēti ārpus Latvijas ostu teritorijām (citas izkraušanas vietas Latvijā un ārzemju ostās): 3-15% no kopējā izkrauto zivju apjoma.

reģionā, prāmiem pienākot, cits vilcējs kravu nogādā tālāk. Principā tiek pārvadāta pati piekabe ar tās saturu (kravu).

⁴<http://www.transport.lv/?sadala=107>.

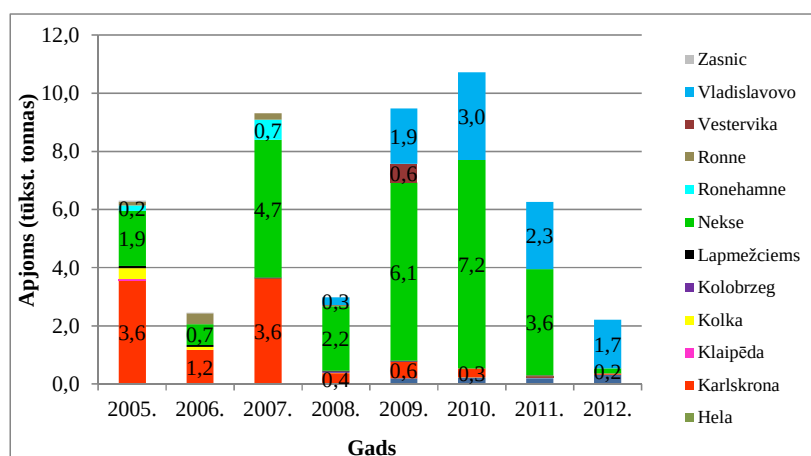


3. attēls. Izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās un citās izkraušanas vietās 2005. - 2012. gadā (tūkst. tonnas)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Zivju izkrāvumiem no 2005. līdz 2012. gadam izteikta tendence strauji samazināties ir tieši Latvijas lielajās ostās (izkrauto zivju apjoms samazinājās par - 43,5%), kamēr Latvijas mazajās ostās zivju izkrāvumiem ir tendence mēreni samazināties (izkrauto zivju apjoms samazinājās par -31,1%).

Savukārt, izkrauto zivju apjoms no 2005. līdz 2012. gadam ārpus Latvijas ostu teritorijām ir samazinājies par 65% jeb 4,1 tūkst. tonnām (katru gadu samazinoties vidēji par 0,5 tūkst. tonnām), un tas ir nevienmērīgs, jo atkarīgs no zivju tirgus cenu svārstībām citu valstu teritorijās (sk. 4.att.).



4. attēls. Izkrauto zivju apjoms ārpus Latvijas ostu teritorijām 2005.-2012. gadā (tūkst. tonnas)

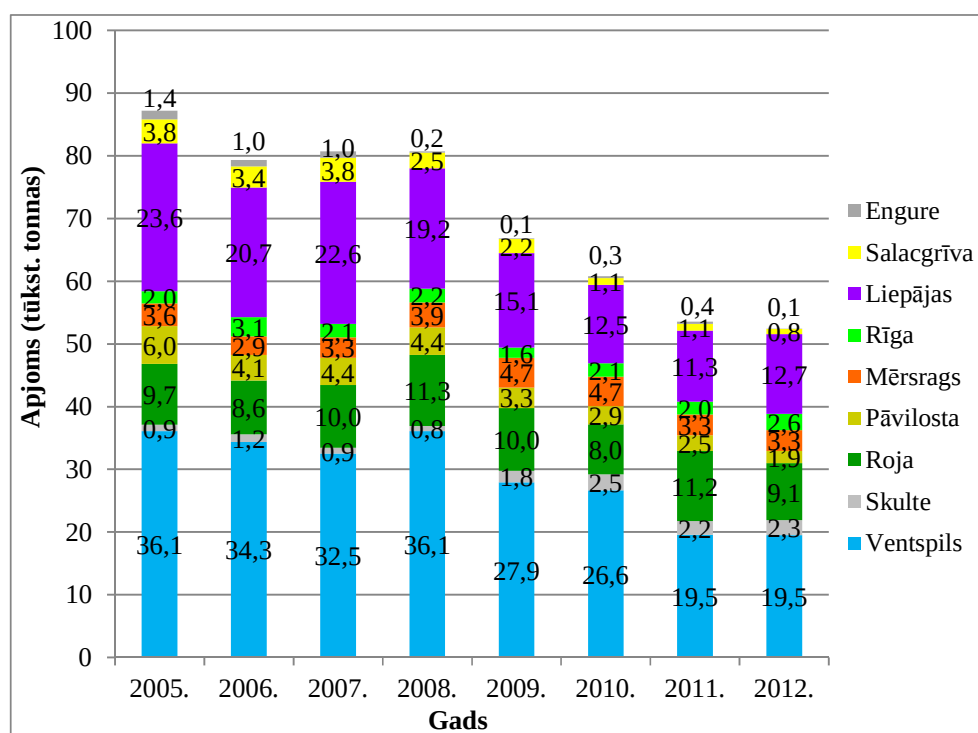
Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Ārpus Latvijas ostu teritorijām zivis tiek izkrautas arī izkraušanas vietās Lapmežciemā un Kolkā. Vislielākie izkrāvumi ārzemju ostās pēdējos gados (2009.-2012.) bijuši Neksē (Dānija), Vladislavovo (Polija) un Karlskronā (Zviedrija).

Ņemot vērā to, ka mērķis ir izpētīt Latvijas ostu attīstību un to nozīmi zivsaimniecības nozarē, tad detalizētāka analīze par veiktajiem izkrāvumiem ārpus Latvijas ostu teritorijām nav veikta.

Detalizētāks izkrauto zivju apjoms un īpatsvars ārpus Latvijas ostu teritorijām ir redzams 3. pielikumā.

Analizējot, zivju izkrājumus Latvijas ostās, var redzēt, ka pēdējo 8 gadu laikā lielākie zivju izkrāvumi tika veikti Ventspils, Liepājas un Rojas ostā, savukārt vismazākie – Engures ostā (sk. 5.att.).



5. attēls. Izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās laikā no 2005.-2012. gadam (tūkst. tonnas)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Šajā laikā Latvijas ostās ir notikušas būtiskas izmaiņas zivju izkrāvumu struktūrā (sk. 1.tab.). No 2005. – 2012. Gadam izkrauto zivju īpatsvars kopējā izkrāvumā samazinājās Ventspils brīvastā (no 41,4% līdz 37,2%), Pāvilostā (no 6,9% līdz 3,7%), Liepājas ostā (no 27% līdz 24,2%), Salacgrīvas ostā (no 4,4% līdz 1,5%) un Engures ostā (no 1,6% līdz 0,1%). Gluži pretēji, zivju izkrāvumu īpatsvars pakāpeniski palielinājās Skultes ostā (no 1,1% līdz 4,5%), Rīgas brīvastā (no 2,3% līdz 5%) un Mērsraga ostā (no 4,2% līdz 6,4%). Izkrauto zivju īpatsvars būtiski ir pieaudzis Rojas ostā (pieaugums par 6 procentpunktiem), kur palielinājās no 11,2% līdz 17,4%.

Visnemainīgākā proporcija svārstās līmenī no 41,4% līdz 37,2% (variācijas koeficients $V\sigma = 7\%$) – Ventspils brīvastai. Šajā ostā izkrauto zivju īpatsvars 2005. gadā veidoja ceturto daļu no kopējā zivju izkrāvuma, bet 2012. gadā – jau trešo daļu no kopējā zivju izkrāvuma, kas norāda uz to, ka zivju izkrāvumu koncentrācija Ventspils brīvastā ir notikusi jau kopš 2005. gada.

No datu analīzes var secināt, ka zivju izkrāvumiem ir tendence palielināties Skultes, Rojas, Rīgas un Mērsraga ostā. Savukārt, pārējās ostās šī tendence ir negatīva

– zivju izkrāvumi samazinās. Vienīgi Ventspils brīvostai ir bijušas vismazākās izkrāvumu svārstības, kas norāda uz izkrāvumu koncentrēšanos šajā ostā.

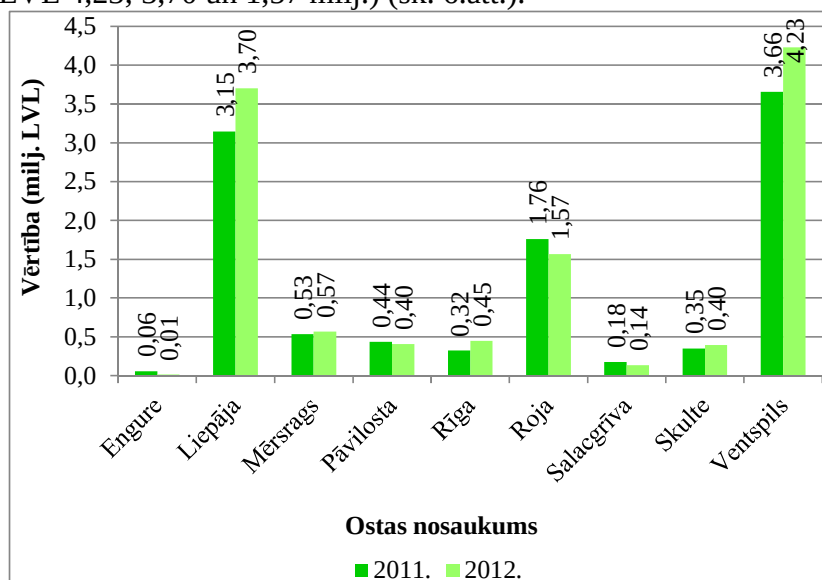
1. tabula. Zivju izkrāvumu struktūra Latvijas ostās no 2005. – 2012. gadam (%)

Ostas nosaukums	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	Procentpunktu izmaiņas	Variācijas koeficients - $V\sigma$	Rangs	
											Vieta 2005. gadā	Vieta 2012. gadā
Ventspils	41,4	43,3	40,3	44,7	41,8	43,8	36,5	37,2	-4	7	1.	1.
Skulte	1,1	1,5	1,1	1,0	2,7	4,2	4,1	4,5	3	60	9.	6.
Roja	11,2	10,9	12,4	14,1	15,0	13,2	20,8	17,4	6	24	3.	3.
Pāvilosta	6,9	5,2	5,4	5,4	4,9	4,8	4,7	3,7	-3	18	4.	7.
Mērsrags	4,2	3,7	4,1	4,9	7,1	7,7	6,2	6,4	2	28	6.	4.
Rīga	2,3	3,9	2,6	2,8	2,4	3,5	3,8	5,0	3	28	7.	5.
Liepājas	27,0	26,1	28,1	23,8	22,6	20,6	21,2	24,2	-3	11	2.	2.
Salacgrīva	4,4	4,3	4,7	3,1	3,4	1,8	2,0	1,5	-3	40	5.	8.
Engure	1,6	1,3	1,3	0,2	0,1	0,5	0,7	0,1	-2	82	8.	9.
Lielās ostas	71	73	71	71	67	68	61	66	-4	5	-	-
Mazās ostas	29	27	29	29	33	32	39	34	4	12	-	-
Kopā	100	100	100	100	100	100	100	100	-	-	-	-

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Novērtēt izkrautās zivis pēc cenas Latvijas ostās ir iespējams tikai par 2011. un 2012. gadu, jo tikai par šiem gadiem CSP ir precīzas izkrauto zivju vidējās tirgus cenas (sk. 4.pielikumu). Līdz ar to, novērtēt ostu apgrozījumu ņemot vērā izkrauto zivju cenu izmaiņas Latvijas ostās vairāku gadu griezumā, nav iespējams.

Pieejamie dati liecina, ka vislielākie zivju izkrāvumi 2012. gadā, ņemot vērā zivju cenas jeb vērtību, tika veikti Ventspils brīvostā, Liepājas un Rojas ostā (attiecīgi: LVL 4,23; 3,70 un 1,57 milj.) (sk. 6.att.).



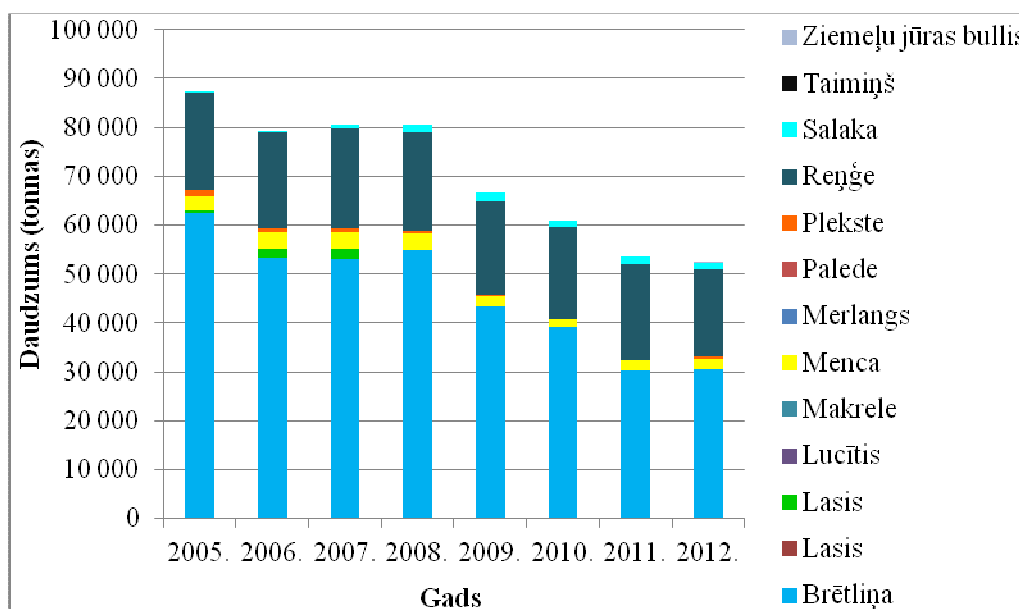
6. attēls. Izkrauto zivju vērtība 2011. un 2012. gadā (milj. LVL)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Latvijas ostās 2012. gadā vienas no dārgākajām izkrautajām zivīm ir lasis un taimiņš, kuru vidējā tirgus cena attiecīgi bija 2,07 LVL/kg un 2,06 LVL/kg.

Pēdējo 8 gadu laikā lasis tika izkrauts Pāvilostā, Liepājas un Ventspils ostās, savukārt, taimiņš – tikai Pāvilostā (2012. gadā).

No 2005. – 2012. gadam Latvijas ostās, galvenokārt, tiek izkrautas brētliņas (56-72%), reņģes (23-37%), mencas (3-4%) un citas zivju sugas (2-5%) (sk. 7.att.).



7. attēls. Latvijas ostās izkrautais zivju apjoms dalījumā pa zivju sugām no 2005. – 2012. gadam (tonnas)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Ventspils brīvdostā lielākoties tiek izkrauta brētliņa (59% no kopējām brētliņas izkrāvējiem), Liepājas ostā – menca (84%) un lasis (56%), bet Rojas ostā – salaka (84%) un reņģe (39%). Ļoti liels īpatsvars (64%) pārējo zivju sugu tiek izkrauts Liepājas ostā.(sk. 2.tab.).

2. tabula. Latvijas ostās vidējais izkrautais zivju īpatsvars 2005. – 2012. gadā (%)

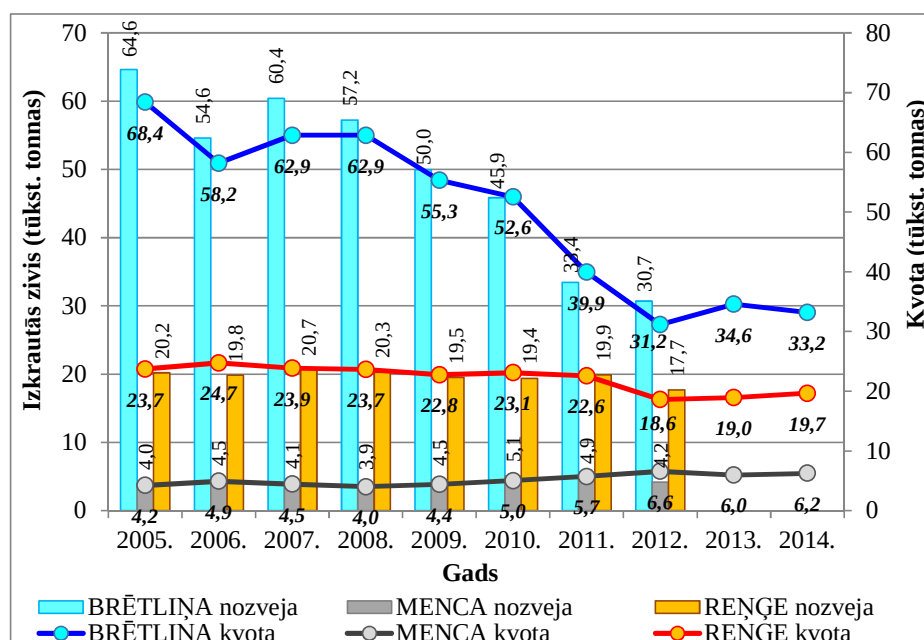
Ostas nosaukums	Zivju sugas nosaukums					
	Brētliņa	Lasis	Menca	Reņģe	Salaka	Pārējās
Engure	0,2	-	-	2	0,2	-
Liepāja	29	56	84	3	-	64
Mērsrags	1	-	-	16	11	0,1
Pāvilosta	7	24	0,4	1	-	4
Rīga	0,2	-	-	11	3	0,01
Roja	3	-	0,01	39	84	2
Salacgrīva	1	-	-	10	1	0,0002
Skulte	0,3	-	-	8	1	-
Ventspils	59	20	16	9	0,1	30
Kopā	100	100	100	100	100	100

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

Izkrauto zivju sugu sadalījumu pa ostām ietekmē:

- attiecīgās zivju sugas izplatības un rūpniecisko koncentrāciju veidošanas īpatnības;
- attālums no zvejas vietām, ostas izvietojums;
- zivju iepirkuma cena tirgū; flotes koncentrācija;
- meteoroloģiskie laikapstākļi;
- ostās pieejamā infrastruktūra un pakalpojumi.

Nozvejas apjomi komerciāli nozīmīgajām un starptautiski regulējamām sugām ir atkarīgi no Latvijai ikgadēji piešķirtajām kvotām (sk. 8.att.), kas savukārt atkarīgas no zivju krājumu stāvokļa. Latvijai pieejamās zvejas iespējas Baltijas jūrā tiek sadalītas individuāli katram zvejas komersantam, pieļaujot šo zvejas iespēju savstarpēju apmaiņu un nodošanu, kas ļauj efektīvāk izmantot Latvijai pieejamos resursus. Tomēr krājumu fluktuāciju un ES līmenī ikgadēji piešķirto zvejas iespēju svārstību rezultātā zvejniecības uzņēmumi nevar pilnībā plānot savas nākotnes darbības.



8. attēls. Zvejas limiti un izkrautie apjomi brētliņai, reņģei un mencai no 2005. – 2014. gadam (tūkst. tonnas)

Piezīme:

	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.
Lasis (tūkst.gab.) kvota:	59,5	59,5	56,5	48,0	40,8	38,7	33,0	16,2	14,3	14,0
Laši (tūkst.gab.) nozveja:	5,1	3,2	4,4	1,4	2,3	1,1	1,2	1,5		
Laši (tonnas) nozveja:	24,7	13,8	21,3	4,8	8,7	3,6	4,4	4,9		

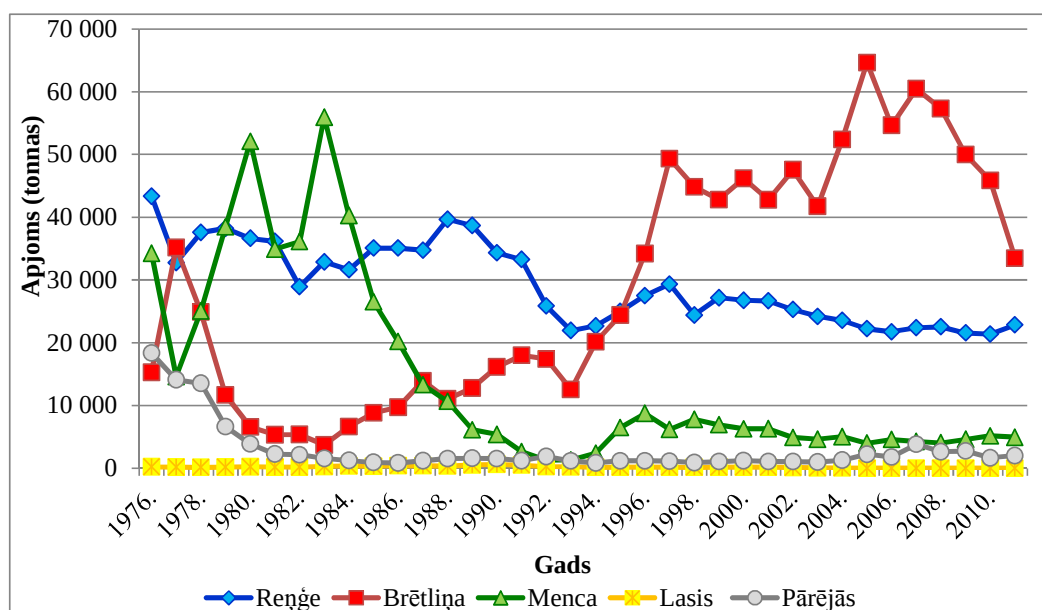
Avots: LVAEI izveidots pēc LZIKIS un ZM datiem.

Pieejamās zvejas iespējas gadu no gada svārstās un jau vairākus gadus vērojama kopējā Latvijai pieejamo zvejas iespēju samazināšanās no 96,4 tūkst. tonnām (2005. gads) līdz 59,1 tūkst. tonnām (2014. gads). Limitēto zivju sugu zvejas kvotu apguve svārstās pamatā atkarībā no zvejas apstākļiem, kā arī no situācijas tirgū. Izņēmums ir lašu kvotas apguve, kas lielā mērā ir saistīta ar 2006. gadā ES ieviesto zvejas ar dreifējošiem tīkliem aizliegumu mazo vaļveidīgo (cūkdelfīnu) aizsardzībai.

Datu analīze parāda, ka zvejas kvotas netiek pilnībā izmantotas. Galvenie šķērsli kvotu maksimālai izmantošanai ir:

- mainoties hidrometeoroloģiskiem apstākļiem zivis periodiski izklīst un neveido rūpnieciskās koncentrācijas, kā rezultātā zvejniekiem nelielā nozvejas apjoma dēļ nav izdevīgi doties zvejā;
- nepiemēroti sezonālie laikapstākļi (stipri vēji, ledus utt.), kas apgrūtina zivju nozveju vai padara to neiespējamu;
- laša kvota netiek sasniegta, par cik ir aizliegta zveja ar driftertīkliem un nav labi attīstīta āķu zveja (lasis tiek zvejots ar stacionārajiem zvejas rīkiem);

Nozvejas svārstās atkarībā no zivju krājuma stāvokļa, kas savukārt ir atkarīgs no attiecīgo zivju sugu paaudžu ražības un tai pieejamā nodrošinājuma ar barību (sk. 9.att.).



9. attēls. Latvijas nozveja Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī pa zivju sugām no 1976. – 2011. gadam (tonnas)

Avots: LVAEI izveidots pēc „Latvijas Zivsaimniecības gadagrāmata 2012. 16. gads” datiem.

Laika posmā no 1976. – 2011. gadam vissvārstīgākā un neprognozējamākā zivju suga ir bijusi menca (variācijas koeficients $V\sigma = 106\%$), kuras apjoms svārstās no 1 250 tonnām (1992. gads) līdz pat 55 956 tonnām (1983. gads).

Kā otra svārstīgākā zivju suga ir lasis (variācijas koeficients $V\sigma = 81\%$), kura apjoms svārstās no 4 tonnām (2010. gads) līdz pat 607 tonnām (1990. gads).

Trešā svārstīgākā zivju suga ir brētliņa (variācijas koeficients $V\sigma = 65\%$), kuras apjoms svārstās no 3 695 tonnām (2003. gads) līdz pat 64 646 tonnām (2005. gads).

Savukārt, ceturtā vismazāk svārstīgākā zivju suga ir reņģe (variācijas koeficients $V\sigma = 22\%$), kuras apjoms svārstās no 21 365 tonnām (2010. gads) līdz pat 43 342 tonnām (1976. gads).

Pārējo zivju sugu svārstības arī ir nozīmīgas (variācijas koeficients $V\sigma = 139\%$), kuru apjoms svārstās no 833 tonnām (1986. gads) līdz pat 18 368 tonnām (1976. gads).

Analizējot pēdējo 10 gadu izmaiņas zivju nozvejā, būtiskas izmaiņas ir notikušas mencas nozvejā. Mencas nozvejas apjomi no 2002. – 2011. gadam ir

stabilizējušies (attiecīgi variācijas koeficients $V\sigma = 9\%$), kas pozitīvi ietekmi atstāja uz kvotām un attiecīgo zivju sugu izkrāvumiem Latvijas ostās.

Mencu populācijas stabilizēšanās rezultātā ir notikusi attiecīgo zivju sugu izkrāvumu koncentrācija atsevišķās Latvijas ostās: lielākie mencu izkrāvumi tiek veikti Liepājas ostā (84% no kopējiem mencu izkrāvumiem Latvijas ostās). Līdz ar to zivsaimniecības attīstība Liepājas ostas teritorijā lielā mērā ir atkarīga no mencas krājuma stāvokļa un ES noteiktajām kvotām.

Taču visstabilākā zivju nozveja pēdējo 10 gadu laikā ir bijusi reņģei (variācijas koeficients $V\sigma = 5\%$), kur tās lielākie izkrāvumi tiek veikti Rojas ostā (vidēji 39% no kopējiem reņģes izkrāvumiem Latvijas ostās).

Savukārt brētliņas, laša un pārējo zivju sugu nozvejas apjomi nav īpaši stabilizējušies (attiecīgi variācijas koeficients $V\sigma$: 18%, 121% un 43%), tādējādi sagādājot problēmas kvotu noteikšanā un zivju izkrāvumu prognozēšanā atsevišķās Latvijas ostās.

Brētliņu populācijas straujas izmaiņas var krasi ietekmēt zivju izkrājumus Ventspils brīvpilā, kur šīs sugas koncentrācija veido 59% no kopējās brētliņas izkrāvumu apjoma. Savukārt laša un pārējo zivju krājumu izmaiņas būtiski ietekmētu zivju izkrājumus Liepājas ostā, kur šīs sugas attiecīgi veido 59% (lasis) un 64% (pārējās zivju sugas) no kopējā šo sugu izkrāvumu apjoma.

Nemot vērā to, ka ir apgrūtināši prognozēt ne tikai zivju krājumus un līdz ar to kvotu apjomu, bet arī zivju izplatību, prognozēt zivju izkrājumus Latvijas ostās ir neiespējami, jo situācija var strauji mainīties gan atkarībā no zivju sugu paaudžu ražības, gan atkarībā no laika apstākļiem.

Zivju izkrājumus Latvijas ostās ietekmē attālums no zvejas vietas līdz tuvākajai ostai, kur nozvejojās zivis varētu izkraut. Nemot vērā to, ka brētliņa lielākoties tiek nozvejota Baltijas jūrā un tai tuvākā izkraušanas vieta ir Ventspils un Liepājas osta, tad arī lielākie brētliņas izkrāvumi tiek veikti tieši šajās ostās (attiecīgi: 59% un 29%). Līdzīga situācija ir arī ar pārējām zivju sugām.

Noteicoša loma zivju izkrāvumu veidošanā ir zivju iepirkumu cenai. Latvijas ostu mērogā nozvejoto zivju iepirkumu cenas principā ir līdzīgas un izkrājumus tas neietekmē. Zivju iepirkuma cenai liela nozīme ir starptautiskā līmenī - ja ārvalstīs piedāvātā zivju iepirkumu cena ir augstāka un izdevīgāka nekā Latvijas ostās piedāvātā, tad zvejnieki savas nozvejojās zivis labprātāk izkraus ārvalstīs, kā rezultātā zivju izkrāvumu apjoms samazināsies Latvijas ostās.

Zivju izkrājumus Latvijas ostās ir ietekmējusi arī zvejas flotes koncentrācija. Sākot ar 2004. gadu, veikto flotes sabalansēšanas pasākumu rezultātā zvejas kuģu skaists zvejniecības sektorā ir samazinājies par 24%, kas ir veicinājis zvejas kuģu brīvāku piekļuvi Latvijas ostām un vidējās nozvejas uz vienu kuģi palielināšanos.

Latvijas lielās ostas lielākoties apmeklē zvejas kuģi ar lielu kravnesību, kur ostu atļautā ieprīme ir pietiekoša, lai apkalpotu ienākušos zvejas kuģus ar attiecīgo ieprīmi. Latvijas mazajās ostās pietātņu ieprīme ir daudz mazāka nekā Latvijas lielajās ostās, līdz ar to mazās ostas nevar apkalpot lielos zvejas kuģus – tās apkalpo zvejas kuģus, kuru kravnesība un ieprīme ir atbilstoša mazo ostu pieejamajai.

Būtiska ietekme uz zivju izkrāvumiem Latvijas ostās ir meteoroloģiskajiem laikapstākļiem. Aukstajos ziemas mēnešos (īpaši janvārī un februārī) Rīgas jūras līcim ir tendence aizsāst, kā rezultātā Rīgas jūras līča piekrastē esošās ostas ir zvejniekiem nepieejamas. Vienīgās ostas, kas aukstajos ziemas mēnešos neaizsāst ir Ventspils un Liepājas osta, kā arī Pāvilosta. Līdz ar to, gadījumos, kad ir aukstas ziemas un lielākā daļa Latvijas ostu aizsāst, lai nozvejotā zivju produkcija tiktu realizēta, zivis tiek

izkrautas Ventspils un Liepājas ostā (stipri mazāk Pāvilostā), kā rezultātā zivju izkrāvumi palielinās šo ostu teritorijās, bet samazinās – pārējās Latvijas ostās. Zivis tiek izkrautas arī ārvalstīs, ja vien tiek piedāvāta augsta zivju iepirkuma cena, kā rezultātā zivju izkrāvumi samazinās visās Latvijas ostās.

Kopumā var secināt, ka ostas (Rīgas, Salacgrīvas, Skultes, Engures, Mērsraga, Rojas ostas), kas teritoriāli ir izvietotas gar Rīgas jūras līci ir pakļautas lielākam riskam ziemā aizsāst nekā Ventspils, Liepājas ostas un Pāvilosta, kuras teritoriāli ir izvietotas gar Baltijas jūru. Meteoroloģiskajiem laikapstākļiem (gaisa temperatūrai ziemas mēnešos) Latvijā ir būtiska ietekme uz zivju izkrāvumiem Latvijas ostās.

Savukārt, situācijās, kad zivis tiek nozvejotas, bet netiek realizētas, jo zvejniekiem netiek piedāvāta atbilstoša zivju iepirkuma cena vai arī ir pārāk lieli un iepriekš neprognozēti nozvejas apjomi, veidojas nozvejoto zivju uzkrājumi. Lai nozvejotajām zivīm tiktu nodrošināta un saglabāta augsta kvalitāte, ir nepieciešamas attiecīgas zivsaimniecības iekārtas (saldēšanas, uzglabāšanas, utt. iekārtas) šī mērķa sasniegšanai. Līdz ar to būtiska nozīme izkrāvumu nodrošināšanās ir infrastruktūras kvalitātei un sniegto pakalpojumu pieejamībai Latvijas ostās.

No izmaiņām zivsaimniecības politikā (zvejas kvotas), ekonomikā (zivju cenas, flotes koncentrācijas) un vides (zivju izplatības) visvairāk ir atkarīgas tās Latvijas ostas, kurām izkrauto zivju apjoms ieņem būtisku īpatsvaru kopējā apgrozījumā (sk. 5.pielikumu).

Analizējot Latvijas lielo un mazo ostu atkarību no zivsaimniecības nozares (pēc izkrauto zivju apjoma īpatsvara kopējā kravu apgrozījumā), ir jāsecina, ka Latvijas mazajām ostām zivsaimniecība ir nozīmīgāka nekā Latvijas lielajām ostām: no 2005. līdz 2012. gadam Latvijas mazajās ostās izkrauto zivju apjoms veidoja 1,29 – 2,05% lielu īpatsvaru no kopējā apgrozījuma, kamēr Latvijas lielajās ostās tas bija 0,05 - 0,1% no kopējā apgrozījuma.

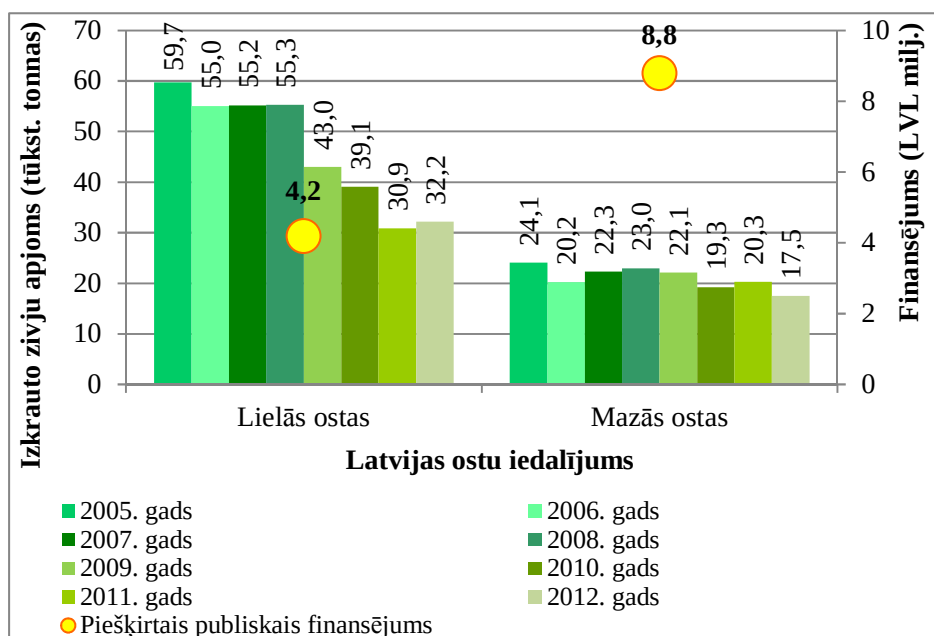
Pāvilosta un Engures osta ir vienīgās ostas, kurām zivis ir vienīgais apgrozījums, līdz ar to šīs ostas ir visvairāk atkarīgas no dažādiem sociālekonomiskiem un politiskiem lēmumiem.

Datu analīze ļauj secināt, ka Latvijas mazo ostu attīstībā zivsaimniecībai ir būtiska nozīme (īpaši jau Pāvilostas un Engures ostas attīstībā), savukārt Latvijas lielo ostu attīstībā - mazsvarīgāka. Savukārt, raugoties no nozares viedokļa, zivsaimniecības attīstībai ir svarīgas visas Latvijas ostas – īpaši jau tās, kurās tiek veikti vislielākie zivju izkrāvumi (Ventspils, Liepājas, Rojas osta).

RP 2007-2013 3. prioritārā virziena „Kopējās ieinteresētības pasākumi” 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” ietvaros Latvijas ostām tika dota iespēja saņemt valsts un EZF finansējumu, ar mērķi uzlabot zvejas produktu izkraušanai un uzglabāšanai nepieciešamo infrastruktūru, kā arī nodrošināt kvalitatīvus ostas pakalpojumus zvejniekiem. Pasākuma ietvaros valsts un EZF finansējums LVL 13,94 milj. apmērā tika piešķirts 8 Latvijas ostām (atbalstu nesaņēma Engures un Lielupes osta).

Rangu korelācijas analīze liecina, ka starp izkrauto zivju apjomu Latvijas lielajās un Latvijas mazajās ostās un veiktajiem ieguldījumiem ir cieša korelācija (-1,0000). Tas nozīmē, ka Latvijas lielās ostas, kurās tika veikti vislielākie zivju izkrāvumi, ir saņēmušas vismazāko valsts un EZF finansējumu (LVL 3,32 milj.). Savukārt, Latvijas mazās ostas, kurās tiek veikti vismazākie zivju izkrāvumi, valsts un EZF finansējumu saņēma vislielāko (LVL 7,54 milj.). Datu analīze ļauj secināt, ka veiktie ieguldījumi tika koncentrēti uz zivsaimniecības attīstību Latvijas mazajās ostās neskatoties uz to, ka šajās ostās tika veikti vismazākie zivju izkrāvumi (sk. 10.att.).

Savukārt, starp izkrauto zivju apjomu katrā no Latvijas ostām un veiktajiem ieguldījumiem nav ciešas korelācijas (0,2714), kas norāda uz to, ka ieguldījumi Latvijas ostās tika veikti neatkarīgi no izkrauto zivju apjoma.



10. attēls. Latvijas ostās izkrautais zivju apjoms no 2005.-2012. gadam un ostām piešķirtais publiskais finansējums (tūkst. tonnas, LVL milj.)

Piezīme. Aprēķinos netika iekļauta Rīgas brīvosta, kurai kopā ar Rojas ostu ir 2 kopīgi projekti LVL 0,96 milj. vērtībā.

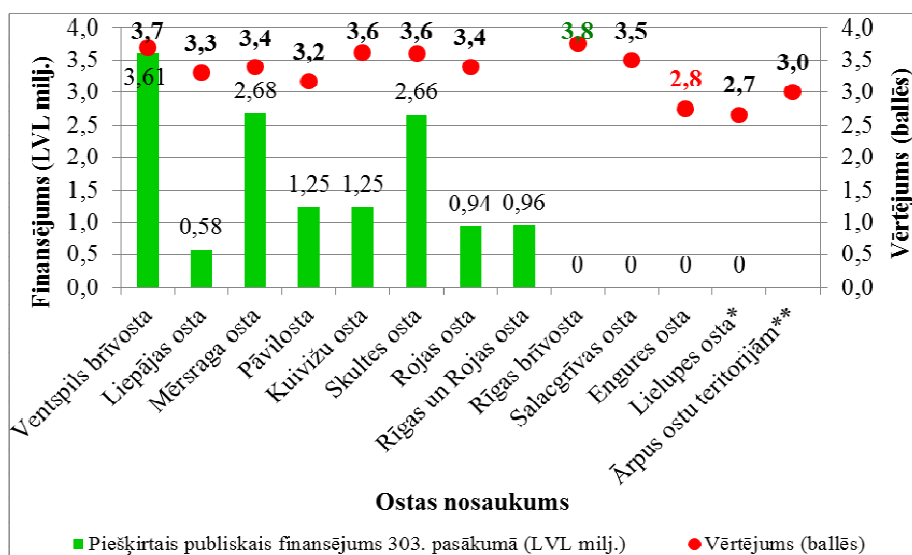
Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD un LZIKIS datiem.

Lielākais finansējums tika novirzīts Ventspils brīvostai – LVL 3,61 milj., kur ostas stāvoklis no aptaujāto respondentu viedokļa tika novērtēts kā viens no labākajiem - vidējā atzīme 3,7 balles (sk. 11.att.).

Savukārt, Rīgas brīvosta, kura EZF finansējumu 303. pasākumā vispār nav saņēmusi, no aptaujāto respondentu loka ir saņēmusi visaugstāko novērtējumu - 3,8 balles.

Latvijas mazās ostas atšķirībā no lielajām ostām tika novērtētas stipri sliktāk. Engures osta, kuras vienīgais apgrozījuma veids ir zivis, un, kas EZF finansējumu vispār nav saņēmusi, no aptaujāto respondentu loka tika novērtēta kā otra vissliktākā stāvoklī esošā osta pēc Lielupes ostas, kas ir slēgta un ar kravu apkalpošanu nenodarbojas – vidējā atzīme 2,8 balles.

No aptaujāto respondentu sniegtajām atbildēm, var secināt, ka publiskajam finansējumam vislielākā ietekme ir uz Latvijas mazo ostu infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli, sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāstu un kvalitāti, kā arī zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti.



11. attēls. Latvijas ostām piešķirtais publiskais finansējums 303. pasākumam „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” un Latvijas ostu novērtējums* (LVL milj., balles)**

Piezīme:

* Lielupes osta ir slēgta un ar kravu apkalpošanu nenodarbojas.

** Ārpus ostu teritorijām (3,0 balles) vērtējums ir sniegts tikai par zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti.

*** Aptaujātie respondenti novērtējumu ir snieguši par Latvijas ostu infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli, ostās sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāstu un kvalitāti un zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti.

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem un aptaujas anketas rezultātiem.

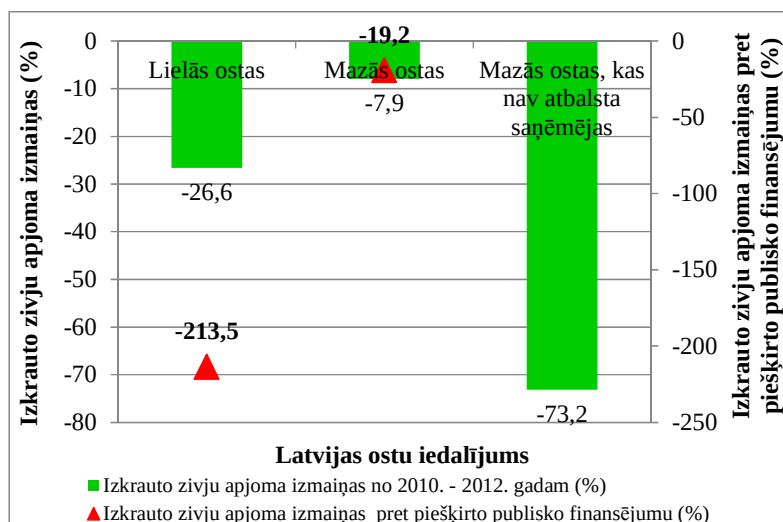
Tika izvērtēti arī Latvijas ostu ekonomiskie dati un atbalsta efektivitāte izkrauto zivju apjoma palielināšanā. Analīze tika veikta, ievērojot atšķirības pēc ostu lieluma grupām, ar mērķi noskaidrot, cik efektīvi atbalstu izmanto dažāda lieluma Latvijas ostas.

Nemot vērā LAD 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” lielāko daļu projektu realizācijas laiku, salīdzinājumam izvēlēts laiks no 2010. - 2012. gadam, un salīdzinātas 5 Latvijas ostas, kurās realizēti projekti līdz 2011. gadam ieskaitot. Rezultātā tika iegūts, ka Latvijas mazo ostu grupā, kuras saņēmušas valsts un EZF atbalstu, izkrauto zivju apjoms pēdējos 2 gados samazinājās vidēji par -7,9%, bet Latvijas lielajās ostās: par -26,6% (sk. 12.att.).

Savukārt mazās ostas, kas nav saņēmušas EZF finansējumu, izkrauto zivju apjoms pēdējos 2 gados ir krasi krities – vidēji gada laikā par -73,2%.

Lai vēl precīzāk novērtētu atbalsta atdevi, izmantots salikts rādītājs – izkrauto zivju apjoma samazinājuma attiecība pret saņemto valsts un EZF finansējumu, proti - cik lielā mērā šajos 2 gados mainījies izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās attiecībā pret saņemto atbalstu.

Šajā rādītājā atšķirības starp Latvijas lielajām un mazajām ostām ir daudz lielākas: Latvijas mazajās ostās izkrauto zivju apjoma samazinājums pret saņemto valsts un EZF finansējumu ir -19,2%, bet Latvijas lielajās ostās: -213,5%. Relatīvi mazāks izkrauto zivju apjoma samazinājums pret saņemto atbalstu mazajās ostās ir skaidrojams ar to, ka veiktie ieguldījumi ir samērā lieli attiecībā pret saimniekošanas apjomu.



12. attēls. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” ieguldījumu ietekme uz Latvijas ostu izkrauto zivju apjomu no 2010. – 2012. gadam (%)

Piezīme. Aprēķinos netika iekļauta Rīgas brīvosta, kurai kopā ar Rojas ostu ir 2 kopīgi projekti LVL 0,96 milj. vērtībā.

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem un LZIKIS datiem.

Līdz ar to var secināt, ka veiktajiem ieguldījumiem ir bijusi pozitīva ietekme uz zivju izkrāvējiem Latvijas ostās: ostās, kurām tika piešķirts valsts un EZF finansējums, izkrauto zivju apjoms samazinājās daudz mazāk (attiecīgi par -26,6% lielajās un -7,9% mazajās ostās) nekā tajās ostās, kuras šo atbalstu nesaņēma (izkrauto zivju apjoms samazinājās par 2,7 reizēm vairāk nekā Latvijas lielajās un par 9,2 reizēm vairāk nekā Latvijas mazajās ostās, kurām tika piešķirts šis atbalsts).

Zivju izkrāvējumus Latvijas ostās visvairāk ietekmē tādi faktori kā:

- ✓ zivju krājumu stāvoklis,
- ✓ zivju izplatības un rūpniecisko koncentrāciju veidošanas īpatnības,
- ✓ attālums no zvejas vietām un ostas izvietojums,
- ✓ zivju iepirkuma cena tirgū,
- ✓ flotes koncentrācija;
- ✓ meteoroloģiskie laikapstākļi;
- ✓ ostās pieejamā infrastruktūra un pakalpojumi.

Ieguldījumi Latvijas ostās šajā gadījumā kalpo kā papildus stimulējošs faktors zivju izkrāvēju piesaistīšanai.

Mazās ostas šobrīd ieņem stabilu vietu Latvijas ekonomikā un ir izveidojušās par reģionālās ekonomiskās aktivitātes centriem.⁵

Ostas sniedz sekojošas priekšrocības:

- tehniskais aprīkojums dažādu kravu apstrādei;
- labi attīstīta transporta infrastruktūra;
- kuģu apkalpošana jebkuros laika apstākļos;
- brīvas teritorijas attīstībai;
- teicami priekšnoteikumi industriālo un distribūcijas parku attīstībai.⁶

⁵ <http://www.transport.lv/?sadala=107>

Rīgas un Ventspils ostas darbojas kā brīvās ekonomiskās zonas - brīvostas, Liepājas osta ir Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) sastāvdaļa. Ņemot vērā to, ka Latvijas brīvostās un SEZ ir plašas, neapbūvētas rezerves teritorijas, šobrīd Latvijas ostas un SEZ aktīvi strādā pie dažādiem investīciju projektiem, kas saistīti ar industriālo un distribūcijas parku celtniecību un attīstību, piesaistot investīcijas, radot augstāku pievienoto vērtību, attīstot ražošanu un palielinot sniegto pakalpojumu spektru.

Uzņēmumi, kas darbojas brīvostās un SEZ var saņemt ne tikai muitas, akcīzes un pievienotās vērtības nodokļu 0% likmi, bet arī līdz pat 80% atlaidi no uzņēmuma ienākuma un nekustamā īpašuma nodokļiem.

Ņemot vērā to, ka valsts budžetā valsts autoceļu attīstībai paredzētie līdzekļi, Dzelzceļa infrastruktūras fonda līdzekļi, kā arī ostu pārvalžu līdzekļi ir nepietiekami investīciju projektu realizācijai nepieciešamajā apjomā, atbalsts tiek saņemts arī no Valsts investīciju programmas, valsts budžeta dotāciju un valsts galvoto kredītu veidā. Taču vislielākais finansējums pēdējos gados transporta infrastruktūras attīstībai tiek saņemts no ES.⁷

Visas mazās ostas vēsturiski ir bijušas un ir arī šobrīd zvejas kuģu bāzes vietas. Mazo ostu teritorijās un to tuvumā atrodošies zivju pārstrādes uzņēmumi nodrošina lielāko Latvijas zivju produktu eksporta daļu. Zvejniecībā, zivju apstrādē, kuģu remontā un citos nozarei saistītajos nodarbes veidos ir iesaistīti vairāk kā 50% piekrastes iedzīvotāju.⁸ Zvejniecība nav iedomājama bez ostām un otrādi. Ostu infrastruktūras attīstība nodrošina augstu pievienotās vērtības veidošanos zvejniecībā (2011. gadā – EUR 10,7 milj. pēc „BIOR” aprēķiniem) un apstrādes procesā (2009. gadā – EUR 22,5 milj. pēc STECF datiem).

Latvijā pēc ZM ZD datiem uz 31.12.2012. zvejas flotē reģistrētas 694 vienības, kurā ietilpst gan zvejas kuģi, gan piekrastes laivas (ieskaitot pašpatēriņa zvejnieku laivas). Par ostu nozīmīgumu informāciju sniedz nevis pierēģistrētā zvejas flote attiecīgajās Latvijas ostās, bet gan zvejas kuģu apmeklējumu skaits. Liepājas, Rojas ostās un Ventspils brīvostā 2012. gadā bija vislielākais zvejas kuģu apmeklējumu skaits (attiecīgi: 2326; 1875 un 1852 zvejas kuģu apmeklējumu reizes) (sk. 3.tab.).

Apmeklējumu skaits ir atkarīgs no ostas izvietojuma, attāluma no zvejas vietas, ostā sniegto pakalpojumu klāsta un tā kvalitātes.

Pēc Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes datiem 2012. gadā tika sagatavotas un izsniegtas 3192 licences zvejai, t.sk. 267 zvejai jūrā, 1234 jūras piekrastē un 1691 iekšējos ūdeņos, kā arī 17 221 zvejas žurnāli.

Pēc Latvijas ostu datiem 2012. gadā tajās tika izkrauts 21,0 tūkst. tonnas zivju, bet pēc LZIKIS datiem – 52,4 tūkst. tonnas zivju, kas ir par 2,5 reizēm vairāk nekā pēc Latvijas ostu datiem (sk. 6.pielikumu).

LZIKIS dati balstās uz zvejas žurnālos reģistrētajiem nozvejas un izkraušanas apjomiem, ko pārbauda VVD. Latvijas ostu dati balstās tikai uz pašu zvejnieku sniegto informāciju, bez jebkādas pārbaudes. Turklāt, ne visas Latvijas ostas (Pāvilosta, Rīgas brīvosta, Rojas osta) veic regulāru un stingru izkrauto zivju apjoma uzskaiti, kā rezultātā rodas milzīgas atšķirības datu nesakritībā starp LZIKIS un pašu

⁶ <http://www.transport.lv/?sadala=107>

⁷ <http://www.transport.lv/?sadala=107>.

⁸ <http://www.transport.lv/?sadala=123>.

ostu apkopotajiem datiem. Pāvilosta un Engures osta, kurām vienīgais kravu apgrozījums ir zivis, neveic stingru un regulāru izkrauto zivju apjoma uzskaiti, kas ostu attīstībai, ES struktūrfondu un investoru finansējuma piesaistīšanai ir īpaši svarīgi. Savukārt Liepājas osta un Ventspils brīvosta vispār neuzskaita zivju izkrājumus to teritorijās.

Datu analīze liecina, ka Liepājas osta un Ventspils brīvosta nav ieinteresētas kopējā apgrozījumā iekļaut arī zivju izkrājumus, bet Pāvilosta, Rīgas brīvosta un Rojas osta nav ieinteresētas veikt stingru un regulāru izkrauto zivju apjoma uzskaiti.

Zvejas kuģu un komerckuģu apkalpošanai Latvijas ostās ir pieejamas kopumā 193 piestātnes ar kopējo garumu 19 631 m un kopējo platumu 34 576 m². No Latvijas lielajām ostām visvairāk piestātņu ir Rīgas brīvostai – 130 piestātnes, galvenokārt, komerckuģu apkalpošanai. Savukārt, no Latvijas mazajām ostām visvairāk piestātņu ir Pāvilostai – 11 piestātnes, kas paredzētas gan zvejas kuģu, gan komerckuģu apkalpošanai. Piestātnes Latvijas ostās ir gan specializētas (uz vienu kravas veidu vai šauru kravu grupu orientēti termināli), gan nespécializētas, kas apkalpo dažāda veida kuģus. Praksē kravas kuģi izmanto dziļūdens piestātnes, bet zvejas kuģi – galvenokārt seklūdens piestātnes ar dziļumu virs 3,5m (tikai 6 Baltijas jūra zvejojošiem Latvijas zvejas kuģiem iegrimē pārsniedz 4m un tiem nepieciešams kuģu ceļu un piestātņu dziļums virs 4,5m). Zvejnieku izmantojamās piestātnes faktiski paliek par izkraušanas vietām, kā arī bāzēm, kur tiek uzglabāta nepieciešama tehnika un inventārs.

Moliem ostās ir īpaši liela nozīme, jo tie aizsargā ostas akvatoriju no viļņošanās un garantē kuģu drošību nelabvēlīgos laika apstākļos. Moli kalpo arī kā šķēršļi kuģu kanālu sanesumu novēršanai, un nodrošina kuģu ceļu aizsardzību no aizsērēšanas. Nepieciešamo dziļumu nodrošināšana ir ļoti nozīmīgs elements ostu saimniecībā un to panāk ne tikai ar padziļināšanas darbiem kuģu ceļos, ostas akvatorijā un pie piestātnēm, bet arī ar molu uzturēšanu laba tehniskā stāvoklī.

Zvejas kuģiem ir svarīgi visi ostas lielās infrastruktūras elementi: moli, piestātnes, kā arī atbilstoši dziļumi ostas akvatorijā un pie piestātnēm. Taču, ņemot vērā, ka zvejnieku prasībām pēc dziļumu uzturēšanas kuģu ceļos un pie piestātnēm ir sava specifika un ka zvejas piestātnes un izkraušanas vietas ostās galvenokārt ir nošķirti no kravas kuģu piestātnēm, atbalsts jākoncentrē tieši zvejniecības vajadzībām.

3. tabula. Latvijas ostu attīstībā (tūkst. tonnas, skaits, m, m², LVL milj.)

Ostas/izkraušanas vietas nosaukums	Izkrautās zivis 2012. gadā (pēc LZIKIS datiem)	Izkrautās zivis 2012. gadā (pēc Latvijas ostu datiem)	Latvijas zvejas flotes sadalījums uz 31.12.2012.	Zvejas kuģu apmeklējumu skaits 2012. gadā	Piestātnes zvejas kuģiem un komerckuģiem			Piestātnes piekrastes zvejnieku laivām	Molu garums
	tūkst. tonnas	tūkst. tonnas	skaits	skaits	skaits	garums, m	platība, m ²		m
Engures osta	0,1	0,2	105	231	2	89	1 776	ir	897
Liepājas osta	12,7	0,0	99	2 326	8	753	n.d.	ir (nosacīti)	3 450
Mērsraga osta	3,3	3,1	34	545	9	765	n.d.	ir	536
Pāvilosta	1,9	2,8	15	243	11	300	1 800	ir	585
Rīgas brīvosta	2,6	5,8	81	n.d.	130	14 284	n.d.	ir	3 080
Rojas osta	9,1	5,9	108	1 875	9	814	16 280	ir (nosacīti)	1 164
Skultes osta	2,3	2,4	94	797	10	876	2 640	ir	705
Ventspils brīvosta	19,5	-	94	1 852	8	1 146	n.d.	ir (nosacīti)	6 000
Salacgrīvas osta:	0,8	0,8	64	337	6	604	12 080	nav	1 058
(t.sk. Kuivižu osta)	-	~70% no Salacgrīvas ostas	n.d.	n.d.	3	220	7 700	ir	567
Lielupes osta	Lielupes osta ir slēgta kravu apkalpošanai.								
Kopā:	52,4	21,0	694	8 206	193	19 631	34 576	9	17 475

Piezīme: (nosacīti) - lielākoties saistīts ar privātām piestātnēm, kuras nevar piekrastes zvejnieki izmantot vai arī tās tiek piedāvātas par maksu.

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS, Latvijas ostu, ZM ZD un LAD datiem.

Lai ostu lielā infrastruktūra efektīvi un adekvāti pildītu savas funkcijas attiecībā uz zvejniecību, ir jāparedz finansējums nākamajam plānošanas periodam atbilstoši tieši zvejnieku vajadzībām konkrētajā ostā (piemēram molu tehniskā stāvokļa uzlabošanai un saglabāšanai, kā arī, iespējams, jaunu molu vai piestātņu izbūvei, vai padziļināšanas darbiem zivju izkraušanas vietās ostās un ārpus ostām).

Nedrīkst aizmirst, ka zivsaimniecības attīstībai nozīmīga ir arī piekrastes zveja un tai atvēlētā infrastruktūra. Aptaujājot ostas par esošo situāciju, pēc ostu pārvaldnieku norīkojuma skaidrojumus par piestātņu un molu tehniskajiem parametriem un kvalitāti visbiežāk sniedza ostu kapteiņi.

Latvijas 9 ostās ir pieejamas piestātnes piekrastes zvejnieku vajadzībām.

Rīgas brīvostas teritorijā, Mīlgrāvī pirms 14 gadiem tika uzbūvēta speciāla piestātne no koka seguma piekrastes zvejniekiem. Piestātne tika būvēta ar mērķi, lai tur varētu pietaukoties piekrastes zvejnieki un pārdot tikko nozvegotās zivis vietējā tirgū. Kā atzīst, Rīgas brīvostas kapteinis, šobrīd šo piestātņi neizmanto neviens piekrastes zvejnieks.

Rīgas brīvostas kapteinis uzskata, ka šobrīd piestātne ir apmierinošā stāvoklī un to joprojām ir iespējams izmantot. Tā kā piestātne ir no koka seguma, tad to varētu rekonstruēt nedēļas laikā, bet, ja nav piekrastes zvejnieku, kas to izmantotu, tad tā būtu neefektīva finanšu resursu izlietošana. Turpmāk būtu nepieciešams veikt tieši piekrastes zvejnieku aptauju/fokusgrupu organizēšanu, kura tad būtu iespējams noskaidrot, cik ieinteresēti ir izmantot esošās ostas un cik varbūt pietiktu ar piestātņu vietām.

Rojas ostā arī ir pieejamas piestātnes piekrastes zvejniekiem. Kā atzīst Rojas ostas kapteinis – piestātnes piekrastes zvejniekiem ir tikai daļēji pieejamas, jo lielākā daļa no šīm piestātnēm pieder privātpersonām.

Skultes ostā ir pieejamas 5 piestātnes zvejas kuģu apkalpošanai. Tās pašas piestātnes tiek piedāvātas arī piekrastes zvejniekiem laivu novietošanai. Lai arī piedāvātās piestātnes piekrastes zvejniekiem ir augstākas, nekā tām pēc būtības vajadzētu būt, tomēr piekrastes zvejnieki tās izmanto. Ir arī atsevišķas piestātnes, kas tika uzbūvētas ļoti sen un ir jau novecojušas, bet, kā atzīst Skultes ostas kapteinis, vēl ir izmantojamas. Skultes ostas kapteinis skaidro, ka šobrīd pieprasījumu par jaunas piestātnes izbūvi no piekrastes zvejniekiem osta vēl nav saņēmusi, bet, ja arī būtu saņēmusi, tad tas būtu diskutabls jautājums par piestātnes izbūvi. Ja osta veiktu būvniecības darbus saistībā ar piestātnes izbūvi piekrastes zvejniekiem, tad visi būvniecības darbi tiktu segti no ostas finansējuma, kā rezultātā piestātņu izmantošana piekrastes zvejniekiem būtu maksas pakalpojums. Kā atzīst Skultes ostas kapteinis - diez vai piekrastes zvejnieki piestātnes vēlēsies izmantot par maksu.

Ventspils brīvostā tika uzbūvēta 1 piestātne piekrastes zvejniekiem. Pēc Ventspils brīvostas kapteiņa teiktā, uzbūvētā piestātne ir labā stāvoklī un ir izmantojama, taču to neviens piekrastes zvejnieks neizmanto. Kā atzīst, Ventspils brīvostas kapteinis, piestātne tika uzbūvēta neveiksmīgi un nepārdomāti – vēja brāzmām palielinoties, uzbūvētā piestātne neprognozējami šūpojas un sadragā tur novietotās zvejnieku laivas.

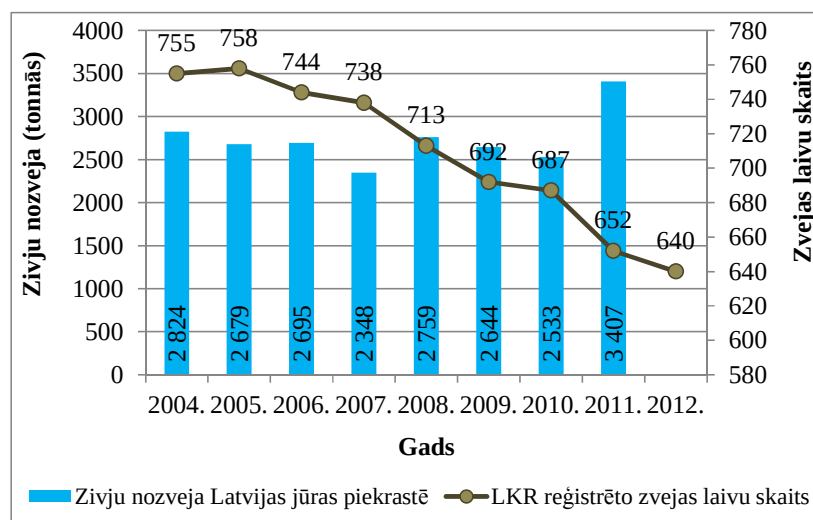
Kuivižu ostā pēc ostas kapteiņa teiktā, 2012. gadā tika uzbūvēta 1 piestātne 120 m garumā piekrastes zvejnieku vajadzībām. Piestātne ir labā stāvoklī un ir izmantojam zvejnieku laivu novietošanai.

Liepājas ostas teritorijā nav pieejamas piestātnes piekrastes zvejniekiem, taču ārpus ostas teritorijas - ir.

Vienīgi Salacgrīvas ostai nav atsevišķi izbūvētu piestātņu tieši piekrastes zvejnieku vajadzībām, līdz ar to ostu teritorijās piekrastes zvejnieki pēc zvejas pabeigšanas savas laivas izved piekrastē, tālāk tās pārvietojot ar traktoru vai mašīnu (labākajā gadījumā) vai arī pašu spēkiem fiziski tās iznesot no piekrastes teritorijas.

Daudzi piekrastes zvejnieki telefonsarunās ir atzinuši, ka trūkst piestātņu (vai arī tās ir sliktā stāvoklī) tieši viņu vajadzībām, un ka ir samērā sarežģīti tiem piederošās laivas pēc nozvejas izvest piekrastē un tās tālāk transportēt.

Analizējot zvejas statistikas datus no 2004. līdz 2012. gadam, var redzēt, ka piekrastes zvejā iesaistīto zvejas laivu skaits katru gadu samazinās (gada laikā vidēji par 14 zvejas laivām), bet nozvejas svārstās ar tendenci palielināties (sk. 13.att.).



13. attēls. Zivju nozveja Latvijas jūras piekrastē ar Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētām zvejas laivām laika periodā no 2004. līdz 2012. gadam (tonnas, skaits)

Piezīme: Statistikas datus iekļauts arī pašpatēriņš (~300 ir pašpatēriņa zvejnieki (~50% zvejas laivas), kuru nozvejas apjoms veido ~3% no kopējās nozvejas).

Avots: „Latvijas Zivsaimniecības gadagrāmata 2012. 16. gads” un LKR dati.

Telefonintervijās un aptaujas anketās aptaujātie respondenti ir norādījuši nepieciešamību uz jaunu piestātņu izbūvi tieši viņu vajadzībām. Ņemot vērā to, ka piekrastes zvejnieki minimāli izmanto Latvijas ostas, jo tajās nav piestātnes tieši viņu vajadzībām (atbilstoši laivu tehniskajiem parametriem) vai arī tās ir sliktas kvalitātes, kā rezultātā piekrastes zvejnieki pēc zvejas pabeigšanas savas laivas izved piekrastē, tālāk tās pārvietojot ar traktoru, mašīnu vai arī pašu spēkiem fiziski tās iznesot, būtu jāparedz valsts un EZF finansējums nākamajam plānošanas periodam.

Zivsaimniecības attīstībai un piekrastes zvejnieku⁹ ikdienas darbu atvieglošanai būtu jāpiešķir finansējums jaunu piestātņu izbūvei/rekonstrukcijai, papildus uzsverot arī rekreatīvo pusi (izklaides laivu piestātne un tai nepieciešamā infrastruktūra), lai vietējie zvejnieki varētu dažādot nodarbošanos piekrastē ar tūrismu. Piekrastes zvejnieku vajadzībām pilnīgi pietiktu ar viņiem nepieciešamā

⁹ Pēc ZM ZD datiem uz 25.04.2013. tika reģistrēti 165 zvejniecības uzņēmumi.

vietā (arī ārpus ostu teritorijām) izvietotām pontona vai cita veida mobilām piestātnēm, kas ir pragmatisks un lēts risinājums.

Te gan jāmin arī tas, ka piekrastes zvejnieki izvairās no Latvijas ostām ne tikai dēļ neatbilstošās infrastruktūras, bet arī dēļ pastiprinātiem zvejas kontroles pasākumiem ostās. VVD Zvejas kontroles departamenta direktors telefonsarunā atzina, ka visu piekrastes zveju nav iespējams izkontrolēt un reģistrēt. VVD pats meklē piekrastes zvejniekus, pārbaudot zvejas rīkus, nozveju, zvejas žurnālus ar visiem nozvejas apjomiem pēc vietas/reģiona, kurai tika nozvejas vai zvejas riku limits un kurā tika nozvejotas zivis. Zvejniekiem ir pienākums pašiem reģistrēt zvejas žurnālos nozveju, zvejas rīkus un laivas. Taču piekrastes zvejnieki, kurus VVD nav piefiksējis zvejā, pēc zvejas var doties mājās, nozvejojot zivis neregistrējot. Tās ir bažas, ko zvejas kontroles vadība ir izteikusi, bet neapgāžamu pierādījumu tam nav. Tas ir riska faktors un, iespējams, piekrastes zvejnieku piesaistīšana ar jaunajām piestātnēm ļautu vieglāk VVD izkontrolēt nozvejas apjomus un samazināt šo risku. Lai sniegtu apstiprinājumu tam nepieciešama veikt izpēti, analizējot citu valstu pētīnieku pieredzi kā tiek noteikta NNN - zveja (ja tāda ir) un kādi pasākumi tiek veikti, lai to mazinātu.

Lai piekrastes zvejnieku vajadzības tiktu apmierinātas, kā arī valsts un EZF finansējums tiktu novirzīts pēc iespējas efektīvāk, būtu ieteicams veikt papildus pētījumu/anketēšanu, kurā būtu jānoskaidro atbildes uz šādiem jautājumiem:

- 1) Cik liela daļa piekrastes zvejnieku izmantotu tieši viņiem piemērotās piestātnes/pontonus?
- 2) Kādās Latvijas teritorijās būtu vajadzība izbūvēt/rekonstruēt piekrastes zvejnieku vajadzībām nepieciešamās piestātnes/pontonus?
- 3) Kādās vēl hidrobūves nepieciešamas piekrastes zvejniecībai?
- 4) Kāda veida (seguma) piestātnes no piekrastes zvejnieku puses ir vispieprasītākās?
- 5) Vai Latvijas ostas/biedrības ir gatavas iesaistīties un finansiāli atbalstīt piestātņu izbūvi/rekonstrukciju un to tālāku tehnisko apkopi piekrastes zvejnieku vajadzībām?
- 6) Vai Latvijas ostas/biedrības piestātnes pēc to izbūves/rekonstrukcijas tās piedāvātu kā maksas pakalpojumu? Kādu īres maksu no piekrastes zvejniekiem Latvijas ostas būtu gatavas pieprasīt? Cik lielu īres maksu par piestātņu izmantošanu būtu gatavi maksāt paši piekrastes zvejnieki?
- 7) Kādas ir raksturīgākās problēmas piekrastes zvejniekiem saistībā ar zvejošanai paredzēto inventāru un darba rīkiem, un to uzglabāšanu, u.c.?
- 8) Metodoloģijas noteikšana un aprobācija NNN zvejas noteikšanai.

Pētījuma/anketēšanas rezultāti palīdzētu noskaidrot esošās problēmas un draudus zivsaimniecības attīstībai Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes joslā, kā arī palīdzētu noskaidrot, kādus pasākumus turpmāk atbalstīt, lai nākamajā plānošanas periodā (2014. – 2020.) EJZF finansējums tiktu novirzīts pēc iespējas efektīvāk.

Uz veiktās datu analīzes pamata par zivsaimniecības attīstību Latvijas ostās, zivsaimniecības politikas veidošanā un ieviešanā iesaistītajām institūcijām finansējuma efektīvākas novirzīšanas nolūkā būtu ieteicams izskatīt 2 iespējamās finansēšanas stratēģijas:

1. finansēšanas stratēģija - zivsaimniecības nozares attīstība;
2. finansēšanas stratēģija - zivsaimniecības kompleksa attīstība mijiedarbībā ar Latvijas ostām.

Pirmajā variantā tiek skatīta tikai zivsaimniecības nozares attīstība Latvijas ostās. Šajā gadījumā finansējuma efektīvākas novirzīšanas nolūkā ieguldījumi būtu jākoncentrē, izvēloties projektus atkarībā no projektu kvalitātes un nozīmīguma, bet ne no ostas lieluma un attīstības pakāpes. Finansējuma piešķiršanā prioritāte būtu jāsniedz tiem projektiem, kuros iesaistīts lielāks zvejas uzņēmumu skaits ar lielāko kopējo nozvejas limitu, un kuros iesaistīti zvejnieki ir ar diversificēto pieeju zvejai (nodarbojas gan ar jūras, gan ar piekrastes zveju). Atbalsts būtu jāsniedz zivsaimniecības attīstībai arī Latvijas mazajās ostās, par cik šīm ostām:

- ir būtiska loma reģionu attīstībā;
- šo ostu tuvumā ir iespēja nozvejojot tādas zivju sugas, kas nav lielo ostu apkaimē, kas ļauj paplašināt nozvejas sortimentu, minimizēt zvejnieku izdevumus un, līdz ar to, veicināt zvejas produktivitāti un stabilizēt nozares ekonomisko stāvokli.

Valsts un EZF finansējuma turpināšana zivsaimniecības attīstībai Latvijas mazajās ostās stabilizētu un stiprinātu ostu nozīmi Latvijas ekonomikā un reģionu attīstībā, kā arī nodrošinātu efektīvāku līdzekļu novirzīšanu zivsaimniecības attīstībai.

Savukārt, otrajā variantā zivsaimniecības nozares attīstība būtu jāskata kompleksi ar Latvijas ostu attīstības iespējām. Šajā gadījumā zivsaimniecības attīstība un tai piešķirtais publiskais finansējums būtu jākoncentrē atsevišķās Latvijas ostās, ņemot vērā:

- līdzšinējo ieguldījumu intensitāti/apjomu;
- zivju izkrāvumu īpatsvara pieaugumu un tendences;
- zivsaimniecības nozares ietekmi uz ostu darbību un attīstību, un otrādi;
- ostu nozīmi reģiona attīstībā un nodarbinātības veicināšanā, u.c.

Šajā gadījumā atbalstu saņemtu atsevišķas Latvijas ostas, kurām ir potenciāls nākotnē veiksmīgi attīstīties un būtu vislielākā ietekme uz zivsaimniecības nozares un reģionu sociālekonomisko attīstību.

Ņemot vērā ierobežoto laiku pētījuma veikšanai, nebija iespējams novērtēt šīs stratēģijas īstenošanas sociālekonomiskās sekas, ieguvumus un zaudējumus attiecībā uz zivsaimniecības nozari, reģionu sociālekonomisko attīstību un kopumā uz Latvijas ekonomiku. Taču ņemot vērā to, ka EZF ir balstīts uz zivsaimniecības attīstību, tad publiskais finansējums zivsaimniecības attīstībai būtu jāpiešķir pēc pirmā ieteiktās finansēšanas stratēģijas (finansējums jāpiešķir zivsaimniecības attīstībai neatkarīgi no ostas lieluma un attīstības pakāpes).

4.2. Projektu analīze

4.2.1 301. pasākums „Kopīgas rīcības pasākumi”

3. prioritārais virziens „Kopējās ieinteresētības pasākumi” ir „Rīcības programmas „Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalsta ieviešanai Latvijā 2007.-2013. gadam”” sastāvdaļa, kas tiek īstenots saskaņā ar Latvijas Republikas saistošajiem normatīvajiem aktiem. Prioritārā virziena mērķis ir zivsaimniecības nozares ilgtspējīga attīstība un tās ekonomiskās efektivitātes palielināšana atbalstot kopējas ieinteresētības pasākumus, kurās ieviešanas rezultāts ir nozīmīgs un pieejams plašākam zivsaimniecības nozares pārstāvju lokam un kuri sekmē Kopējās Zivsaimniecības politikas mērķu sasniegšanu.

3. prioritārā virziena mērķis tiek īstenots ar šādiem pasākumiem:

- 301. pasākums „Kopīgas rīcības pasākumi”;

- 302. pasākums „Ūdens faunas un floras aizsardzība un attīstība”;
- 303. pasākums „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās”
- 304. pasākums „Jaunu noieta tirgu sekmēšana un reklāmas kampaņas”.

Ņemot vērā izvirzītos darba uzdevumus, atskaitē tika analizēts tikai 301. un 303. pasākums.

301. pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” mērķis ir atbalstīt investīcijas ražošanas, pārstrādes vai mārketinga iekārtās un infrastruktūrā, kuru ieviešanas rezultāts ir pieejams plašākam zivsaimniecības nozares pārstāvju lokam, salīdzinot ar pasākumiem, ko parasti savu interešu īstenošanai veic komersanti.

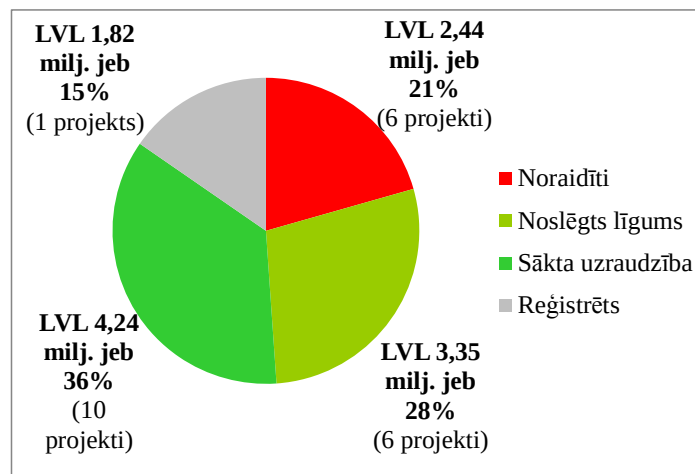
Pasākums tiek ieviests ar 2 aktivitātēm:

- 1) Investīcijas ražošanas, pārstrādes vai mārketinga iekārtās un infrastruktūrā (saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1198/2006 37.panta h) apakšpunktu, ja projekta ieviešanas rezultātā veikto investīciju pieejamība tiek nodrošināta plašākam sabiedrības lokam).
- 2) Profesionālo iemaņu, partnerattiecību, sadarbības un pieredzes apmaiņas veicināšana (saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1198/2006 37.panta i), j) un k) apakšpunktu, ja projekta ieviešanas rezultātā ieguvēji ir plašāks loks).

Pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” atbalsta pretendenti un publiskā finansējuma apmēri norādīti 7. pielikumā.

Laika periodā no 06.04.2009. līdz 20.03.2013. uz pasākumu 301. „Kopīgas rīcības pasākumi” atbalstu pieteicās 12 atbalsta pretendenti, kuri kopumā iesniedza 23 projektus par kopējo reģistrēto publisko finansējumu LVL 11,86 milj. apmērā.

No 12 atbalsta pretendentu 23 iesniegtajiem projektiem tika atbalstīti tikai 9 atbalsta pretendentu 16 projekti (6 projekti ar noslēgtu līgumu un 10 projekti, kuros sāka uzraudzību) par kopējo piešķirto publisko finansējumu LVL 7,59 milj. (sk. 14.att.).



14. attēls. 301. pasākuma “Kopīgas rīcības pasākumi” projektu statuss un reģistrētais publiskais finansējums 06.04.2009. – 20.03.2013. (projektu skaits, %, LVL)

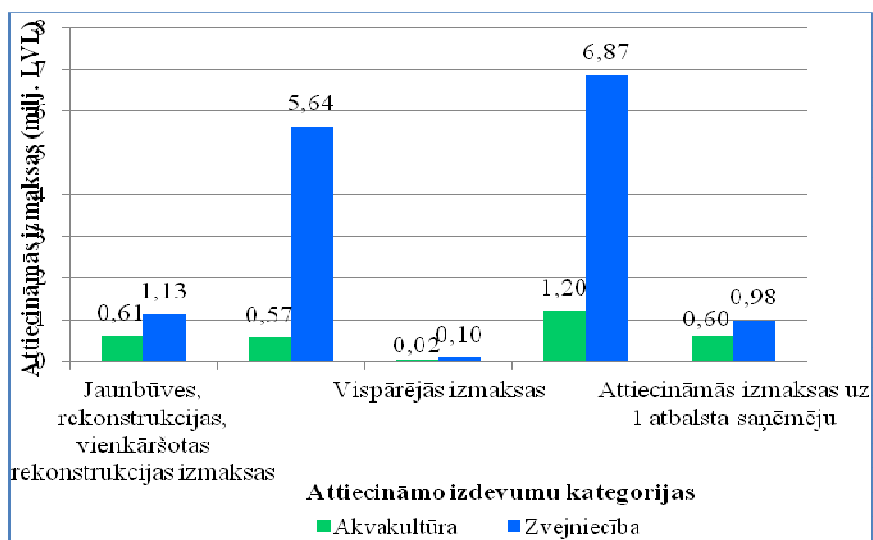
Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

Atbalstu nav guvuši 3 atbalsta pretendentu 7 iesniegtie projekti (reģistrētais publiskais finansējums LVL 2,44 milj.).

Vislielākās attiecināmās izmaksas tika novirzītas jaunu ražošanas pamatlīdzekļu iegādei – LVL 6,21 milj., bet vismazākās: projektu izstrādei un

konsultācijām - LVL 0,12 milj. Savukārt, jaunbūvēm un ēku rekonstrukcijām tika atvēlēti LVL 1,74 milj. attiecināmo izmaksu (sk. 15.att.).

Zvejniecības attīstībai tika novirzīti LVL 6,87 milj. attiecināmo izmaksu (7 atbalsta saņēmēji), bet akvakultūras attīstībai – LVL 1,20 milj. attiecināmo izmaksu (2 atbalsta saņēmēji). Attiecināmo izmaksu apjoms uz 1 atbalsta saņēmēju vislielākais ir zvejniecības sektorā - LVL 0,98 milj. Akvakultūras sektorā uz 1 atbalsta saņēmēju ir piešķirti LVL 0,60 milj. attiecināmo izmaksu.



15. attēls. 301. pasākumā “Kopīgas rīcības pasākumi” norādītās attiecināmās izmaksas dalījumā attiecināmo izdevumu kategorijām zivsaimniecības nozarē 06.04.2009.-20.03.2013. (LVL milj., %)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

301. pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” ietvaros uzceltās jaunbūves un rekonstruētās ēkas, būves un cehus, kā arī iegādātos zivsaimniecībai nepieciešamos ražošanas pamatlīdzekļus (ražošanas, pārstrādes, mārketinga u.c. iekārtas) izmantoja 91 jeb 34% zivsaimniecības uzņēmumu (2010. gads) un 117 jeb 18% zivsaimniecības biedrību biedru (2011. gads) (sk. 4.tab.).

4. tabula. 301. pasākuma “Kopīgas rīcības pasākumi” projektu rezultāti (skaits, LVL, %)

	Gads				Kopējais zivsaimniecības uzņēmumu skaits valstī 2010. gadā (pēc CSP datiem)	Īpatsvars no kopējā valstī (%)
	2009.	2010.	2011.	2012.		
Zivsaimniecības uzņēmumu skaits, kuri izmanto attiecīgā projekta investīciju (pēc LAD datiem)	74	91	116	10	269	34
Biedrības biedru skaits (pēc LAD datiem)	74	231	117	10	637	18

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD un CSP datiem.

Ja pieņemam, ka zivsaimniecības uzņēmumu skaits 2011. gadā ir tāds pats kā 2010. gadā, tad 301. pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” projektu rezultātus 2011. gadā izmantoja jau 43% zivsaimniecības uzņēmumu, kas ir vērtējams pozitīvi.

Ņemot vērā to, ka LAD pieejamā statistika nesniedz detalizētāku informāciju par zivsaimniecības uzņēmumu (kuri izmanto attiecīgā projekta rezultātus) finansiālajiem un saimnieciskajiem rādītājiem, tad ir grūti spriest, kā 301. pasākuma projektu rezultāti ir ietekmējuši attiecīgo uzņēmumu saimniecisko darbību. Katrā ziņā veiktie ieguldījumi zivsaimniecības nozarei var sniegt tikai pozitīvu ieguldījumu, jo bez uzceltām jaunbūvēm, rekonstruētām ēkām, būvēm un cehiem, kā arī zivsaimniecībai nepieciešamajiem ražošanas pamatlīdzekļiem (ražošanas, pārstrādes, mārketinga u.c. iekārtas) zivsaimniecības nozare nevar veiksmīgi attīstīties.

4.2.2 303. pasākums „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās”

303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” mērķis ir uzlabot zvejas produktu izkraušanai un uzglabāšanai nepieciešamo infrastruktūru zvejas ostās, kā arī nodrošināt kvalitatīvus ostas pakalpojumus zvejniekiem.

Pasākums tiek ieviests ar 5 aktivitātēm (saskaņā ar ZRP 2007-2013):

- 1) Molu, zvejas kuģu piestātņu, zivju izkraušanas vietu un zvejas aprīkojuma uzglabāšanas vietu un tām nepieciešamo infrastruktūras elementu rekonstrukcija un modernizācija.
- 2) Izkrauto zivju uzglabāšanas zvejnieku vajadzībām apstākļu nodrošināšana.
- 3) Zvejas darbību datorizētas pārvaldības nodrošināšana.
- 4) Zvejas kuģu apkopes un remonta ierīču iegāde.
- 5) Zivju tirdzniecības (izsoles) vietu veidošana.¹⁰

Pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” atbalsta pretendenti un publiskā finansējuma apmēri norādīti 8. pielikumā.

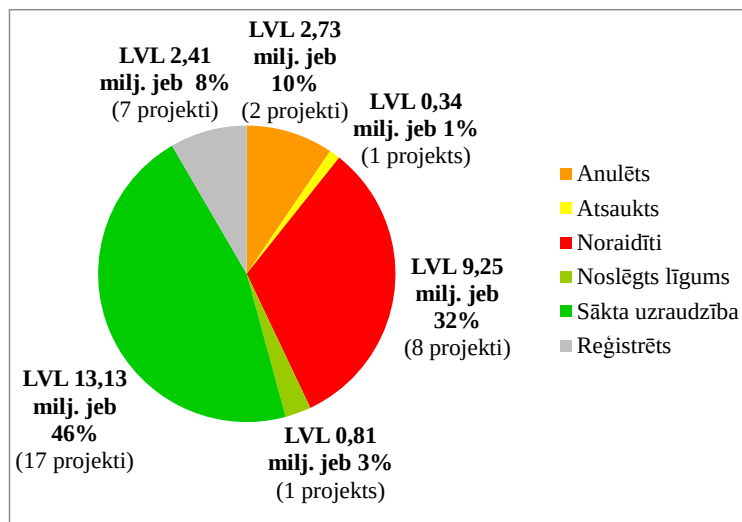
Laika periodā no 17.12.2008. līdz 20.03.2013. uz 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” atbalstu pieteicās 14 atbalsta pretendenti, kuri kopumā iesniedza 36 projektus par kopējo piešķirto publisko finansējumu LVL 28,67 milj. apmērā.

No 14 atbalsta pretendentu 36 iesniegtajiem projektiem tika atbalstīti tikai 11 atbalsta pretendentu 18 iesniegtie projekti (1 projekts ar noslēgtu līgumu un 17 projekti, kuros sāka uzraudzība) par kopējo piešķirto publisko finansējumu LVL 13,94 milj. (sk. 16.att.).

Atbalstu nav guvuši 3 atbalsta pretendentu 11 iesniegtie projekti (piešķirtais, reģistrētais publiskais finansējums LVL 12,32 milj.).

Papildus tika iesniegti un reģistrēti 7 projekti, kas pretendē uz atbalstu LVL 2,41 milj. apmērā.

¹⁰ http://www.zm.gov.lv/doc_upl/1_LV_RP_groz_gala_140211.pdf

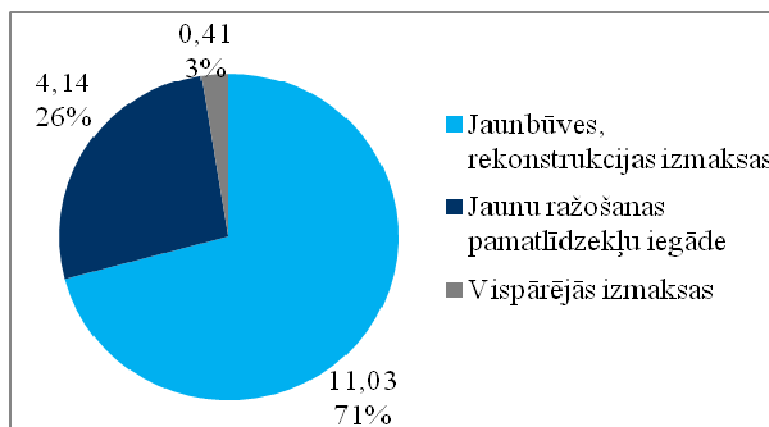


16. attēls. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” projektu statuss un piešķirtais publiskais finansējums 17.12.2008.-20.03.2013.(projektu skaits, %, LVL)

Piezīme: * LVL 2,73 milj. reģistrētais sabiedriskais finansējums anulētajiem projektiem.

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

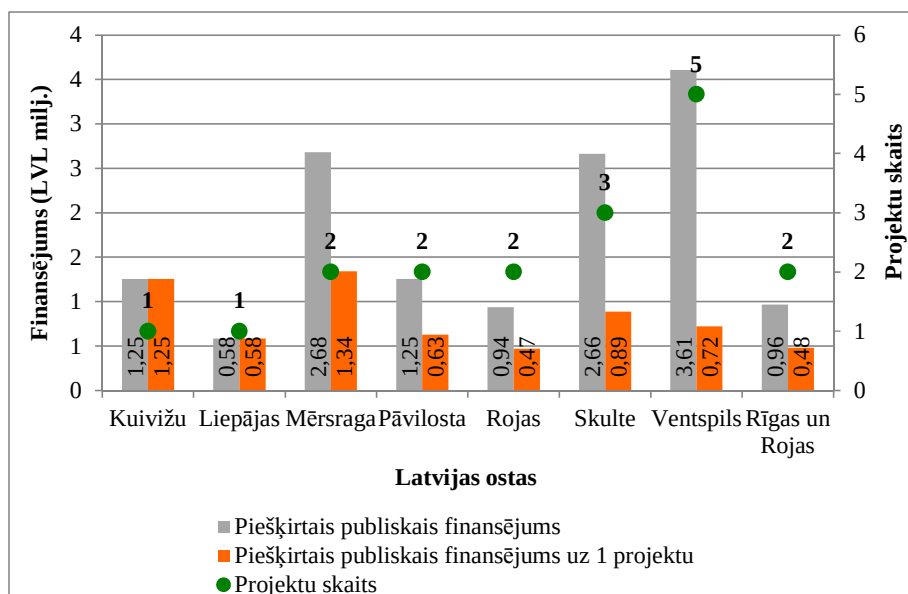
Jaunbūvēm un rekonstrukciju darbiem tika atvēlēti 71% attiecināmo izmaksu, jaunu ražošanas līdzekļu iegādei – 26% attiecināmo izmaksu, bet projektu izstrādei un konsultācijām (vispārējās izmaksas) – 3% attiecināmo izmaksu (sk. 17.att.).



17. attēls. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” attiecināmo izmaksu dalījums pa attiecināmo izdevumu kategorijām 17.12.2008.-20.03.2013. (LVL milj., %)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

Vislielāko publisko finansējumu saņēma Ventspils osta (LVL 3,61 milj.), kurai arī bija visvairāk apstiprināto projektu (5 apstiprināti projekti). Otrajā un trešajā vietā vislielāko publisko finansējumu saņēma Mērsraga osta (LVL 2,68 milj. – 2 apstiprināti projekti) un Skultes osta (LVL 2,66 milj. – 3 apstiprināti projekti) (sk. 18.att.).

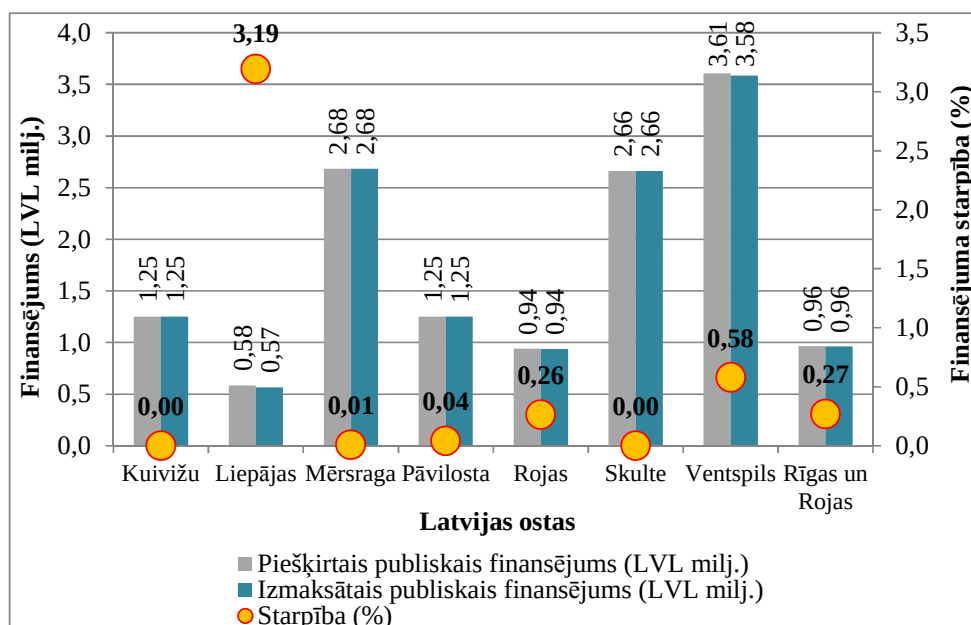


18. attēls. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” piešķirtais publiskais finansējums Latvijas ostām 17.12.2008.- 20.03.2013. (projektu skaits, LVL)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

Savukārt, apskatot piešķirto publisko finansējumu uz 1 apstiprināto projektu, ir redzams, ka vērtīgākie projekti ir Mērsraga ostai (LVL 1,34 milj. uz 1 apstiprināto projektu).

Pētījumam sagatavoto datu apkopošanas brīdī piešķirtais publiskais finansējums pilnībā tika izmaksāts tikai Kuivižu un Skultes ostai (sk. 19.att.).



19. attēls. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” piešķirtais un izmaksātais publiskais finansējums Latvijas ostās 17.12.2008.-20.03.2013. (LVL milj., %)

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” investīciju ietvaros līdz 20.03.2013. tika iegādātas 9 pārvietošanas iekārtas, 7 ledus mašīnas, 5 apgādes iekārtas un 10 837 cita veida zivsaimniecībai paredzētas iekārtas, papildus visam tika izveidotas saldētavas un novietnes (kas nav saldētavas) ar kopējo tilpumu 39 063 m³ (sk. 5.tab.).

5. tabula. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” investīciju ietvaros iegādātie pamatlīdzekļi 17.12.2008.-20.03.2013. (skaits, m3, LVL milj.)

Ostas nosaukums	Pārvietošanas iekārtas	Ledus mašīnas	Apgādes iekārtas	Citas iekārtas	Izveidoto saldētavu tilpums	Izveidoto novietņu (kas nav saldētavas) tilpums	Piešķirtais publiskais finansējums 303. pasākumam
	skaits	skaits	skaits	skaits	m ³	m ³	LVL milj.
Kuivižu	-	-	-	-	-	-	1,25
Liepājas	-	1	-	3	-	-	0,58
Mērsraga	-	-	-	-	-	10 953	2,68
Pāvilosta	-	1	-	7	-	-	1,25
Rojas	7	1	-	5	390	1 401	0,94
Skulte	-	1	1	16	-	6 207	2,66
Ventspils	2	1	2	10 788	4 661	14 544	3,61
Rīgas un Rojas	-	2	2	18	-	907	0,96
Kopā:	9	7	5	10 837	5 051	34 012	13,94

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD datiem.

Pēc CSP datiem ir gūti spriest par jaudu pietiekamību apstrādes sektorā, neskatoties uz to, ka no 2011. – 2013. gadam jaudas tika izmantotas 51,7-77,5% apmērā no kopējās pieejamās jaudas.

Datu trūkums neļauj veikt pilnvērtīgo kvantitatīvo analīzi par zivsaimniecības iekārtu pietiekamību nozarē, taču LAD un CSP dati, kā arī intervijās un konsultācijās ar zivju apstrādes un zvejas uzņēmumu vadošiem darbiniekiem (vadītājiem, menedžeriem, kapteiņiem utt.) iegūtie fakti ļauj veikt loģisko un kvalitatīvo analīzi un iegūt adekvāto priekšstatu par situāciju nozarē.

Saskaņā ar ekspertu negto informāciju, pat ideālā gadījumā 100% iekārtu slodze gada griezumā principā nekad nevar būt nodrošināta zvejas specifikas un nevienmērīguma dēļ (laika un ledus apstākļi, zvejas liegumi, nozvejoto zivju neatbilstoša kvalitāte, utt.) Vidējais zvejas dienu skaits 2012.gadā bija ~124 dienas uz vienu zvejas kuģi, kas nozīmē, ka flote nav spējīga pilnīgi noslogot zivsaimniecības iekārtas (zvejas un apstrādes uzņēmumu), kā arī ka zvejas kuģu jauda tiek izmantota aptuveni uz vienu trešdaļu. Vasaras periodā, ilgstošu vētru laikā vai bargā ziemā vairākās zivsaimniecības iekārtas var atrasties arī absolūtajā dīkstāvē, bet nozveju maksimumos atsevišķi uzņēmumi dažreiz izjūt iekārtu jauda trūkumu. Jaudu maksimāla noslogotība vai jaudu trūkums ir iespējams, bet tikai atsevišķos brīžos, sakrītот vairākiem apstākļiem. Apstrādes uzņēmumiem piederošas zivsaimniecības iekārtas noslogotas vairāk, jo ražošanā izmanto arī importēto izejvielu (siļķe, makreles, sairas utt.).

Kopumā zvejas aktīvākajos periodos 70-80% iekārtu slodze uzskatāma par normālu, līdzīgi 40-60% iekārtu slodze uzskatāma par normālu periodos, kad zveja ir mazāk aktīva. Palielinoties vai samazinoties krājumiem un attiecīgi zivju nozvejām, kā arī, uzlabojoties vai pasliktinājoties zvejas apstākļiem, iekārtu izmantošanas pakāpe var mainīties, bet nevar sasniegt maksimumu gada griezumā. Viena daļa no iekārtām (pamatā zivju apstrādes uzņēmumu iekārtas) ir novecojusi, kas arī samazina iekārtu jaudas izmantošanas efektivitāti. Iekārtu jaudu pilnīgāku izmantošanu bremsē arī zvejnieku /zvejnieku grupu savstarpējā konkurence un atsevišķo uzņēmumu tieksme ierobežot citiem zvejniekiem iespējas izmantot to rīcībā esošās saldēšanas un uzglabāšanas iekārtas, vai arī tās piedāvājot par nesamērīgi augstām cenām. Zvejas produkcijas pirmsapstrādes fāzē eksistē arī konkurence starp zvejas un apstrādes uzņēmumiem, jo zvejnieki šķirojot, atdzēsējot un saldējot zivis, pievieno zvejas produktam lielāku vērtību un tiek pie lielākas peļņas, attiecīgi samazinot apstrādes uzņēmumu peļņu. Kā blakus efekts minētai konkurencei lokāli - atsevišķos uzņēmumos - var veidoties zivsaimniecības iekārtu jaudas rezerves.

Jaudu neizmantošanu vai nepilnīgo izmantošanu var izraisīt arī neatbilstošās tehnikas iepirkumi. Piemēram, Ventspilī tika iegādāta ļoti dārga saldēšanas iekārta, kas ledu saldē ~3 līdz 4 h, kas zvejniekiem ir par ilgu tā vietā, lai viņi izmantotu mazās ledus ražošanas iekārtas, kas ledu sagatavo 15-25 min. laikā. Līdz ar to iegādātā ledu saldēšanas iekārta stāv neizmantota.

Lokālās zivsaimniecības iekārtu jaudas rezerves atsevišķos zvejas uzņēmumos var būt izmantotas nozvejas maksimumos gada griezumā, bet, ņemot vērā zivju krājumu nopietnās fluktuācijas, arī perspektīvā – pieaugot zivju krājumiem un būtiski palielināšoties nozvejām un izkrāvējiem. Ņemot vērā, kā arī zivju apstrādes uzņēmumos parasti tikai daļēji noslogotos jaudas var būt izmantotas visaktīvākās zvejas laikā, zvejniecības iekārtu jaudu rezerve ir ne tikai pieļaujama, bet nepieciešama ļoti mainīgās zvejas situācijās.

Zivsaimniecības iekārtu izmantošana zvejas uzņēmumos būtiski izlabo izejvielas kvalitāti un ļauj vairāk zivis izmantot izejvielu tieši pārtikas ražošanai. Par zvejniecībā izmantojamo iekārtu efektivitāti un perspektīvu pakārtoti liecina realizējamo zvejas produktu klāsta ievērojamā paplašināšana (ne tikai svaigās, bet arī atdzēsētās, dažāda veida saldētās un salītas zivis), pagarināts zivju realizācijas ilgums un zivju cenu pieaugums (brētlīņai un reņģei) pēdējos divos - trijos gados. Ar moderno zivsaimniecības iekārtu ieviešanu un izmantošanu daži zvejas uzņēmumi palika par zvejas produktu eksportieriem.

Investīcijas modernajos iekārtās zvejniecībā un zivju apstrāde pievieno lielāku vērtību zvejas produktiem, paaugstina kvalitāti un darba kultūru, efektīvāk izmanto izejvielu, stimulē lielāku nodarbinātību, kopumā mainot zivsaimniecības nozari, kas nozīmē, ka valsts un EZF finansējums nākamajam plānošanas periodam būtu jāsaglabā un jāatstāj vismaz esošā līmenī.

303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” ietvaros tika pārveidotas piestātnes 1 185 m garumā un 26 222 m² platībā, rekonstruēti moli 286 m garumā, kā arī tika uzlabotas 10 izkraušanas vietas ar zivsaimniecības nozari saistītu pakalpojumu uzlabošanai un sniegšanai (sk. 6.tab.).

6. tabula. Valsts un EZF un citu ES finanšu instrumentu veiktie ieguldījumi Latvijas ostās (skaits, m, m², %, LVL milj.)

Ostas nosaukums	Valsts un EZF finansējums 2007. - 2013.gada periodā												Citu ES fondu (ERAF, KF) finansējums 2004.-2013. gadā (kopējās attiecināmās izmaksas)
	Piestātnes zvejas kuģiem un komerckuģiem			Molu garums	Pārveidoto piestātņu garums un platība		Rekonstruētie moli	Īpatsvars no kopējā (%)			Uzlabotās izkraušanas vietas	Kopējās attiecināmās izmaksas 303. pas. (LVL milj.)	
								Pārveidotās piestātnes		Rekonstruētie moli			
	skaits	garums, m	platība, m²	m	garums, m	platība, m²	m	garums	platība	garums	skaits	LVL milj.	LVL milj.
Ventspils	8	1 146	n.d.	6 000	189	4 358	-	16	n/a	-	2	4,07	47,93
Mērsraga	9	765	n.d.	536	219	7 012	-	29	n/a	-	2	2,98	3,34
Skultes	10	876	2 640	705	157	1 998	-	18	76	-	2	2,97	4,24
Pāvilostas	11	300	1 800	585	111	-	286	37	-	49	-	1,44	-
Salacgrīvas:	6	604	12 080	1 058	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(t.sk. Kuivižu)	3	220	7 700	567	120	6 050	-	55	79	-	1	1,39	-
Rīgas un Rojas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1,07	-
Rojas	9	814	16 280	1 164	298	5 807	-	37	36	-	2	1,04	-
Liepājas	8	753	n.d.	3 450	91	997	-	12	n/a	-	-	0,66	37,23
Rīgas	130	14 284	n.d.	3 080	-	-	-	-	-	-	-	-	104,86
Engures	2	89	1 776	897	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lielupes	Osta ir slēgta kravu apkalpošanai				-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kopā:	193	19 631	34 576	17 475	1 185	26 222	286	6	76	2	10	15,63	197,60

Avots: LVAEI aprēķini pēc Latvijas ostu, LAD un SM datiem.

Kopumā par publisko finansējumu tika pārveidoti 6% no piestātņu kopējā to garuma un 76% piestātņu no to kopējās platības, kā arī tika rekonstruēti 2% molu no to kopējā garuma Latvijas ostās.

Veiktie rekonstrukciju darbi ir nodrošinājuši Latvijas ostu publisko pieejamību, uzlabojuši kopējo ostu infrastruktūras kvalitāti un kuģošanas drošību atbilstoši pieaugušajiem kravu pārvadājumu apjomiem, taču būtisku ietekmi uz zivsaimniecības attīstību tie nav atstājuši, par ko liecina respondentu vidēja apmierinātība ar ostu infrastruktūras stāvokli.

Pēc Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta informācijas (sk. 9.pielikumu) 2007. - 2013. gada plānošanas periodā ERAF finanšu līdzekļi tika piešķirti Mērsraga un Skultes ostu padziļināšanas projektiem, bet KF finanšu līdzekļi: Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu projektiem. Ventspils brīvdostas sauskravu termināļa būvniecības projekta ietvaros paredzēts izbūvēt piestātņi ar krasta stiprinājumu, bet Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstības projekta ietvaros plānots izbūvēt ostas akvatorijā dziļudens piestātņi Nr.35 un Ventas labajā krastā piestātņi Nr.12. Rīgas Brīvdostā infrastruktūras attīstības Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra projekta ietvaros paredzēts izbūvēt 4 piestātnes kravu pārkraušanai Krievu salā. Lielo ostu KF projekti vēl nav pabeigti.

Savukārt 2004.-2006. gada plānošanas perioda ietvaros ERAF finansējums tika piešķirts Mērsraga ostas Ziemeļu mola rekonstrukcijas I kārtai un Dienvidu mola rekonstrukcijai Skultes ostā. KF finansējums tika piešķirts Ventspils un Liepājas ostu pievedceļu projektiem. Ventspils ostas pievedceļu projekta ietvaros tika veikta 17.piestātnes rekonstrukcija. 2004.-2006. gada plānošanas perioda projekti ir pabeigti.

Laika periodā no 2004. līdz 2013. gadam ES finanšu instrumentu (ERAF, KF, EZF) ieguldījumus nav saņēmušas Salacgrīvas, Engures un Lielupes ostas.

Nemot vērā molu un piestātņu nozīmi Latvijas ostu funkcionēšanā un pastāvēšanā, kā arī aptaujāto respondentu viedokli par ieguldījumu nepieciešamību Latvijas ostu infrastruktūrā un ostu sniegto pakalpojumu uzlabošanā, Latvijas ostām būtu jāparedz finansējums arī nākamajam plānošanas periodam. Tā kā finansējums Latvijas ostu infrastruktūras sakārtošana pieejams KF un ERAF, tad EZF līdzekļi būtu novirzāmi:

- molos, kuģu ceļos, piestātnēs un izkraušanas vietās ostās, kur apgrozījumā dominē zivju izkrāvumi;
- zvejnieku piestātnēs (ieskaitot nepieciešamu dziļumu uzturēšanu) un izkraušanas vietās lielās ostās;
- molos un piestātnēs ārpus ostām piekrastes zvejniekiem;
- citos infrastruktūras objektos ostas un ārpus ostām zvejnieku vajadzībām.

303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” ietvaros iegādātos zivsaimniecībai nepieciešamos pamatlīdzekļus un uzlaboto ostu infrastruktūru (piestātnes, moli, izkraušanas vietas) izmantoja 103 jeb 38% zivsaimniecības uzņēmumu (2010. gads) un 100 jeb 16% biedrības biedru (2011. gads) (sk. 7.tab.).

Ja pieņemam, ka zivsaimniecības uzņēmumu skaits 2011. gadā ir tāds pats kā 2010. gadā, tad 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” projektu rezultātus 2011. gadā izmantoja vairs tikai 32% zivsaimniecības uzņēmumu.

**7. tabula. 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās”
projektu rezultāti (skaits, LVL, %)**

	Gads			Kopējais zivsaimniecības uzņēmumu skaits valstī 2010. gadā (pēc CSP datiem)	Īpatsvars no kopējā valstī (%)
	2009.	2010.	2011.	Kopējais biedru skaits valstī 2011. gadā (pēc LAD datiem)	
Zivsaimniecības uzņēmumu skaits, kuri izmanto attiecīgā projekta investīciju (pēc LAD datiem)	84	103	87	269	38
Biedrības biedru skaits (pēc LAD datiem)	63	87	100	637	16
Peļņa, kas iegūta no projekta (tā īstenošanas vai uzraudzības laikā), LVL (pēc LAD datiem)	0	0	10 837	-	-

Avots: LVAEI aprēķini pēc LAD un CSP datiem.

Kopumā vērtējot, 303. pasākuma projektu rezultātus, ir jāsecina, ka veiktie ieguldījumi ir veicinājuši Latvijas ostu publisko pieejamību, uzlabojuši kopējo ostu infrastruktūras kvalitāti, kuģošanas drošību atbilstoši pieaugušajiem kravu pārvadājumu apjomiem, kā arī ir nodrošinājuši zivsaimniecības uzņēmumiem nepieciešamo pamatlīdzekļu iegādi esošo/jaunu pakalpojumu uzlabošanai un sniegšanai.

Nemot vērā to, ka LAD pieejamā statistika nesniedz detalizētāku informāciju par zivsaimniecības uzņēmumu (kuri izmanto attiecīgā projekta rezultātus) finansiālajiem un saimnieciskajiem rādītājiem, tad ir grūti spriest, kā 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” projektu rezultāti ir ietekmējuši attiecīgo uzņēmumu saimniecisko darbību. Lai veiktu korektu vērtējumu par saimniecisko darbību nepieciešami atbilstoši finanšu dati.

4.3. Aptaujas anketu rezultāti

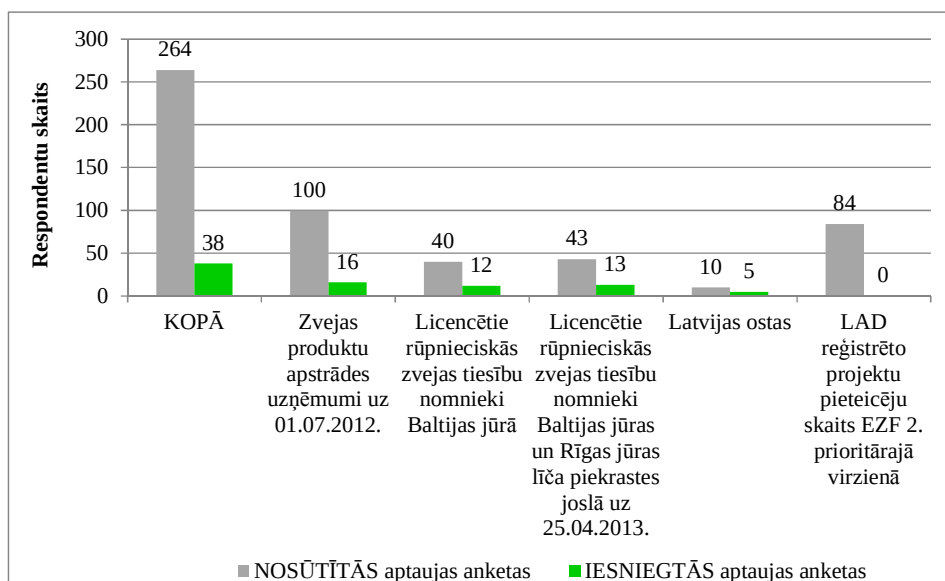
Anketas mērķauditorija bija Latvijas 10 ostas, zvejniecības un zvejas produktu apstrādes un pārstrādes uzņēmumi. Aptaujas anketas aizpildīšanai atvēlētais laiks bija: 26.04.-23.05.2013.

Aptaujas anketas elektroniski kopumā tika izsūtītas 264 respondentiem, t.sk. 183 zivsaimniecības uzņēmumiem pēc ZM ZD datiem, 84 zivsaimniecības uzņēmumiem pēc LAD datiem un 10 Latvijas ostām (sk. 20.att.).

Aptaujas anketas aizpildīja kopumā 38 respondenti jeb 14% no kopējā aptaujāto zivsaimniecības uzņēmumu¹¹ un Latvijas ostu loka. Ir grūti spriest, vai aptaujāto respondentu īpatsvars (14%) ir pietiekams, jo daudziem zivsaimniecības

¹¹ nav zināms, vai uzņēmums ir/nav ostu teritorijā izvietots. Pat tad, ja uzņēmums nav ostas teritorijā izvietots nav datu/informācijas par to vai tas neizmanto ostu pakalpojumus savas produkcijas eksportēšanai. Anketā netika tas prasīts.

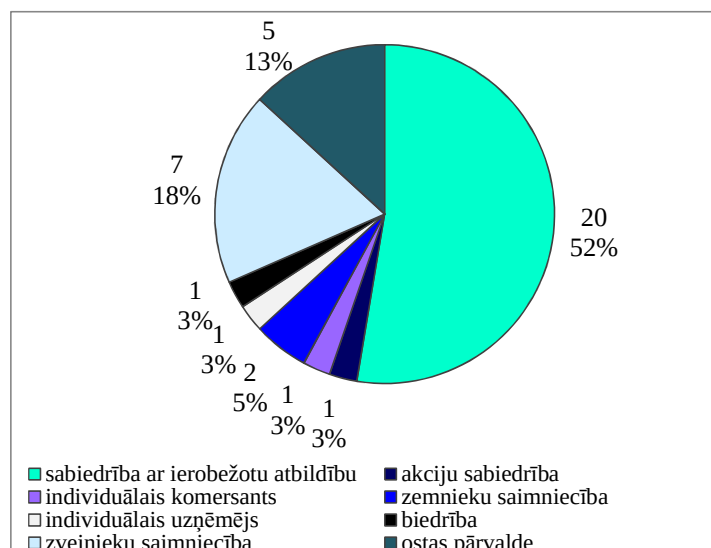
uzņēmumiem īpašnieks ir viens un tas pats cilvēks, kā rezultātā 1 aptaujas anketas atbildes var pārstāvēt 2-4 uzņēmumu viedokļus.



20. attēls. Zivsaimniecības uzņēmumu un Latvijas ostu skaits, kuriem tika nosūtītas aptaujas anketas, un kuri tās aizpildīja (skaits)

Avots: LVAEI aprēķini pēc ZM ZD un LAD datiem.

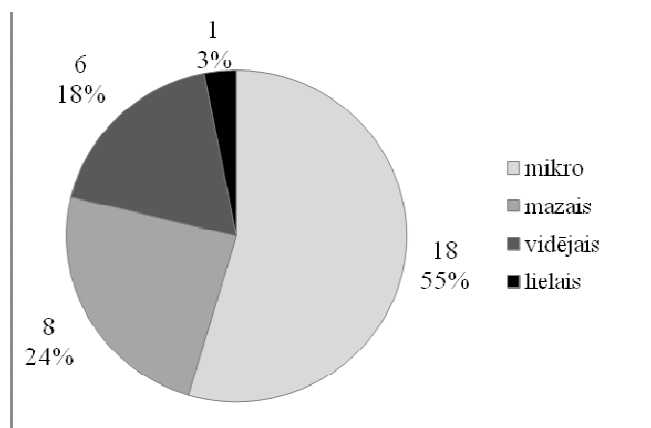
Lielākais vairākums (52%) respondentu, kas piedalījās aptaujas anketu aizpildīšanā bija SIA (sk. 21.att.). Mazāku īpatsvaru veidoja ZVJ, Latvijas ostas, ZS, biedrības, IU, IK un AS(attiecīgi: 18%; 13%; 5%; 3%; 3%; 3% un 3%).



21. attēls. Aptaujātie respondenti pēc uzņēmējdarbības formas (respondentu skaits un īpatsvars)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

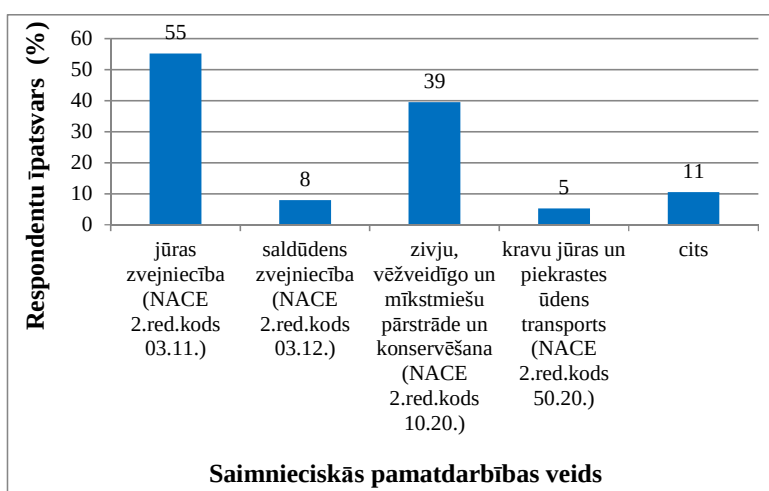
Aptaujā piedalījās 55% mikro uzņēmumi, 24% mazie uzņēmumi, 18% vidējie un 3% lielie uzņēmumi (sk. 22.att.).



22. attēls. Aptaujātie respondenti pēc uzņēmuma lieluma (respondentu skaits un īpatsvars)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

55% respondenti kā saimnieciskās pamatdarbības veidu ir norādījuši jūras zvejniecību, 39% respondentu – zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrādi un konservēšanu, 11% respondentu – citu darbības veidu, 8% respondentu – saldūdens zvejniecību, bet atlikušie 5% respondentu kā saimnieciskās pamatdarbības veidu ir norādījuši kravu jūras un piekrastes ūdens transportu (ostu pakalpojumi) (sk. 23.att.).



23. attēls. Respondentu norādītais saimnieciskās darbības veids pēc NACE 2. red. koda (%)

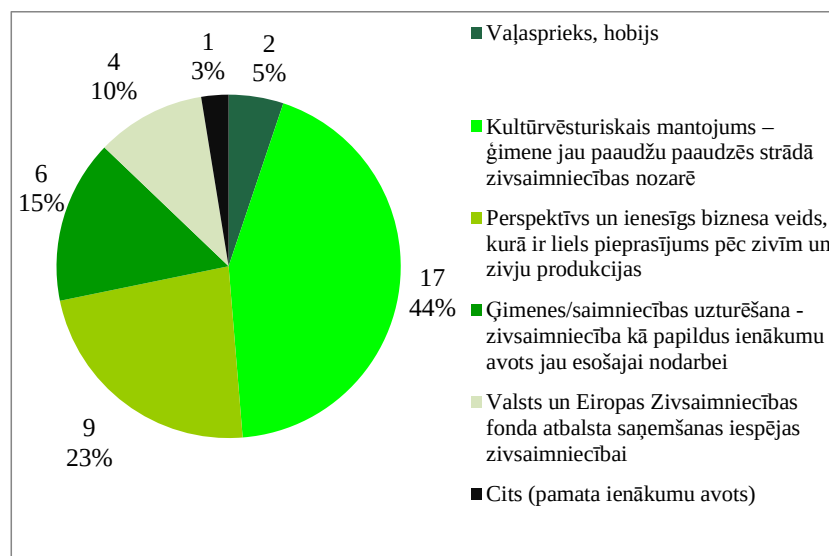
Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Neskatoties uz respondentu sniegtajām atbildēm par to saimnieciskās darbības veidiem, pēc ekonomistes veiktajām pārbaudēm un ievāktajiem „Lursoft” datiem visi aptaujātie respondenti darbojas zivsaimniecības nozarē.

Respondentu minētais galvenais iemesls, kāpēc tika uzsākta uzņēmējdarbība zivsaimniecības nozarē bija kultūrvēsturiskais mantojums –ģimene jau paaudžu paaudzēs strādā zivsaimniecības nozarē (44% aptaujāto respondentu), kur papildus motivāciju sniedz pārliecība, ka darbošanās zivsaimniecības nozarē ir perspektīvs un ienesīgs biznesa veids (23% aptaujāto respondentu), kas papildus dod ienākumus ģimenes/saimniecības uzturēšanai (15% aptaujāto respondentu) (sk. 24.att.).

Tikai 10% aptaujāto respondentu darbošanos zivsaimniecības nozarē ir mudinājis valsts un EZF finansiāls atbalsts.

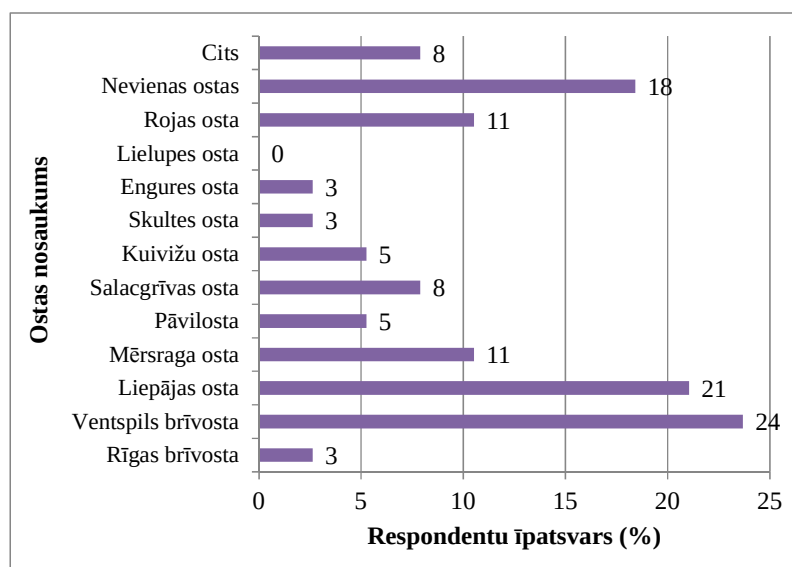
Pavisam niecīgam īpatsvaram (5%) aptaujāto respondentu darbošanās zivsaimniecības nozarē ir kā vaļasprieks un hobijs.



24. attēls. Galvenie iemesli uzņēmējdarbības uzsākšanai zivsaimniecības nozarē (respondentu skaits un īpatsvars)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Saskaņā ar aptaujas anketas datiem, visbiežāk tiek izmantota Ventspils brīvosta (24% aptaujātie respondenti), ko galvenokārt ir noteikusi labas pieejamības un kvalitātes infrastruktūra (sk. 25.att.). Ventspils brīvosta tiek izmantota gan komercdarbībai, gan privātām vajadzībām (piem., ja uzņēmējam tuvu atrodas faktiskā dzīvesvieta). Otra visbiežāk izmantotā osta ir Liepājas osta, kuru izmanto 21% respondentu.



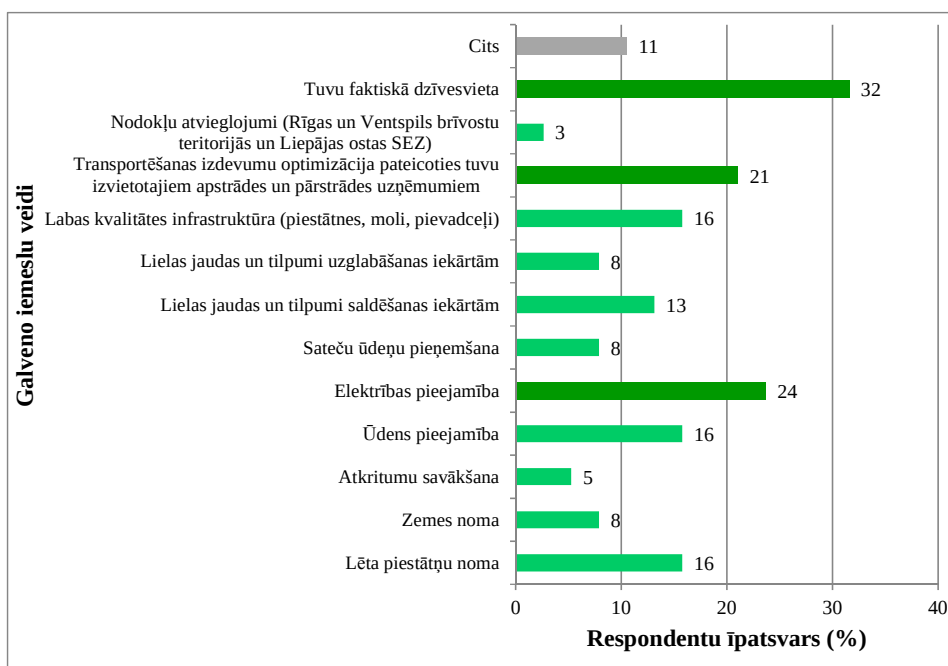
25. attēls. Visbiežāk izmantoto Latvijas ostu infrastruktūra un pakalpojumi (%)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

No 38 aptaujātajiem respondentiem 7 respondenti neizmanto nevienu Latvijas ostu. Šie respondenti ir 3 zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrādes un konservēšanas uzņēmumi un 4 piekrastes zvejniecības uzņēmumi.

Galvenie iemesli, kāpēc tiek izmantotas attiecīgās Latvijas ostas ir tas, ka ostas atrodas tuvu uzņēmēju faktiskajai dzīvesvietai (32%), ostās ir pieejama elektrība (24%) un ir iespēja veikt transportēšanas izdevumu optimizāciju pateicoties tuvu esošajiem apstrādes un pārstrādes uzņēmumiem (21%) (sk. 26.att.).

Latvijas ostu izmantošanas iespējas, respondentu skatījumā, paaugstina arī tas, ka ostām ir labas kvalitātes infrastruktūra (piestātnes, moli, pievadceļi) (16%), lēta piestātņu noma (16%), kā arī ir pieejams uzturā lietojams saldūdens (16%).



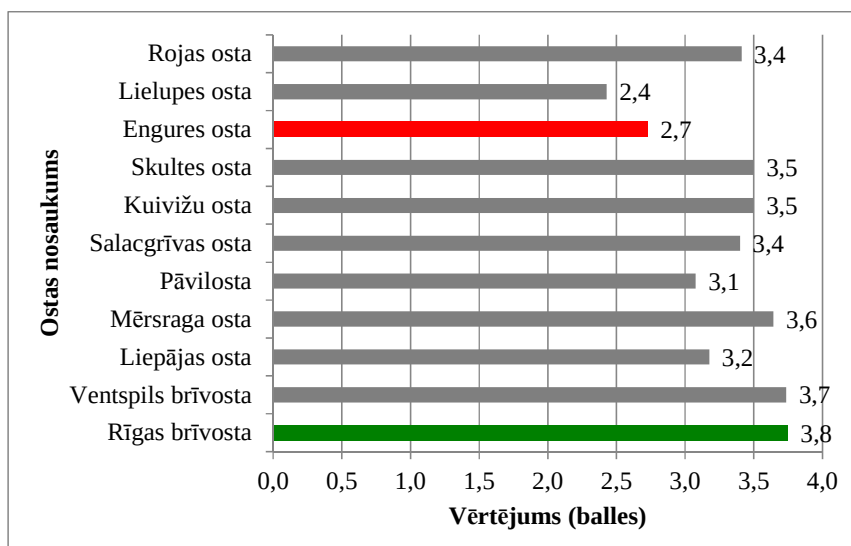
26. attēls. Galvenie iemesli attiecīgās Latvijas ostas/-u infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanai

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Pēc aptaujāto respondentu domām Rīgas brīvostas infrastruktūrai (piestātnes, moli, pievadceļi) ir vislabākais stāvoklis un kvalitāte no visām Latvijas ostām - aptaujātie respondenti Rīgas brīvostas infrastruktūru ir novērtējuši ar vidējo atzīmi 3,8 ballēm no maksimālās 5 (visaugstākais vērtējums) iegūstamām ballēm (sk. 27.att.).

Laika periodā no 2005. – 2012. gadam Rīgas brīvosta ieņem stabilas pozīcijas izkrauto zivju apjomā – zivju izkrāvumi svārstījās no 1,6 – 3,1 tūkst. tonnām. Rīgas brīvosta 2012. gadā bija piektā nozīmīgākā osta zivsaimniecības nozarē pēc nozvejotā zivju apjoma.

Zivsaimniecības nozarei visnozīmīgākā ir Ventspils brīvosta – šajā ostā 2012. gadā tika izkrautas zivis 37,2% no kopējā izkrauto zivju apjoma. Ventspils brīvosta jau gadiem ilgi (no 2005. līdz 2012. gadam) ir bijusi pirmajā vietā pēc izkrauto zivju apjoma. Neskatoties uz Ventspils brīvosta lielo nozīmi zivsaimniecības nozarē, ostas infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvoklis un kvalitāte ir vērtējams kā otrs labākais – aptaujātie respondenti Ventspils brīvostu ir novērtējuši ar vidējo atzīmi 3,7 ballēm.



27. attēls. Respondentu novērtējums par Latvijas ostu infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli un kvalitāti (vērtējums ballēs)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Principā visas mazās Latvijas ostas ir zivsaimniecībai nozīmīgas ostas – šīs ostas lielākoties nodarbojas ar zvejas kuģu apkalpošanu. Īpaši atkarīga no zivsaimniecības nozares ir Engures osta – šajā ostā vienīgais apgrozījums ir zivis. Neskatoties uz to, ka Engures osta apkalpo tikai zvejas kuģus, ostas infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvoklis un kvalitāte ir vērtējami kā slikti – aptaujātie respondenti Engures ostas infrastruktūru (piestātnes, moli, pievadceļi) ir novērtējuši kā otru sliktāko pēc Lielupes ostas – vidējā atzīme Engures ostai ir 2,7 balles no 5 maksimālajām ballēm.

Lielās ostas (Rīgas un Ventspils brīvosta, Liepājas osta) ir vairāk atkarīgas no tranzītkravām, līdz ar to zivsaimniecība kā nozare ir maznozīmīga šo ostu attīstībai atšķirībā no mazajām ostām.

Galvenie iemesli aptaujāto respondentu neapmierinātībai ir:

- slikti piestātņu un molu tehniskais stāvoklis (respondenti raksta: „*Liepājas ostas piestātnes ir ļoti sliktā stāvoklī. Nepieciešami lieli ieguldījumi no ES, lai sakārtotu piestātnes teritoriju.*”); „*Nepieciešama Liepājas zvejas ostas rekonstrukcija. Patreizējā situācija ir katastrofiski sliktā stāvoklī.*”; „*Nepieciešama veco piestātņu rekonstrukcija!*”; „*Pāvilostā ir nepieciešama molu rekonstrukcija un to pagarināšana!*”; „*Jāturpina molu rekonstrukcija, kas novērstu kuģu kanālu sanesumu.*”);

- nesakārtotas piestātnes (respondents raksta: „*Apgrūtināta stāvēšana pie piestātnēm - pievadceļu nesakārtotība ziemas periodā (sniega nenovākšana no piestātnēm un to tuvumā!!!)*”);

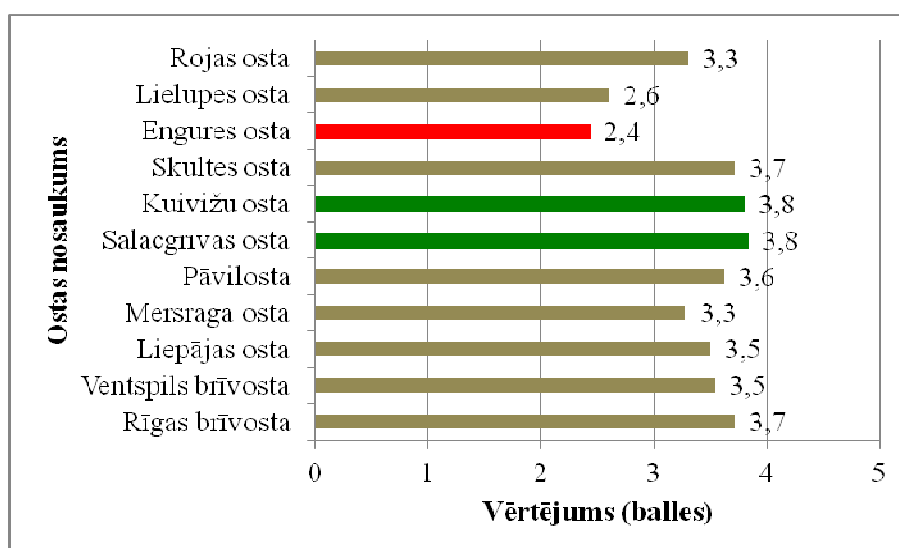
- slikti piestātņu tehniskais stāvoklis, kā arī pašu piestātņu trūkums piekrastes zvejniekiem (respondents raksta: „*Vajadzētu izveidot piestātnes lielajās ostās piekrastes zvejas laivām.*”);

- nav pievadceļu pie ostu piestātnēm (respondenti raksta: „*Ir piestātnes - nav pievadceļu!*”; „*Piekrastes zvejniekiem (airu laivas) Ventspilī nav pievadceļa un piestātnes.*”; *Reizē ar piestātņu rekonstrukciju ir jāparedz pievadceļu izbūve!*”);

- sliktas kvalitātes pievadceļi (respondents raksta: „*Nepieciešams paplašināt un padziļināt pievadceļus!*”);

- slikti pieejami dažādi ostu pakalpojumi (ūdens, elektrība, atkritumu nodošana, utt.);
- nepietiekams aprīkojums izkraušanas vietās;
- seklas ostu gultnes (respondents raksta: „*Nepieciešama Engures ostas molu atjaunošana un ostas padziļināšana!*”; „*Nepieciešams sakārtot piebraucamos ceļus un padziļināt ostas!*”);
- ostu kuģu ceļu aizsērējums, kas apgrūtina zvejas kuģu iebraukšanu ostās (respondenti raksta: „*Ja runa ir par Pāvilostu, tad gultne nav tīrīta, skalota un līdz ar to zvejas kuģi nespēj tur iebraukt. Šobrīd Pāvilostas kuģi izmanto Liepājas ostu.*”; „*Nepieciešama regulāra dziļuma uzturēšana Pāvilostā!*”);
- pārāk maz uzglabāšanas vietu (saldētavu);
- nav/slikti sakārtoti upju krasti (Respondents raksta: „*Rojas ostai sakārtots tikai viens upes krasts, bet otrs ir katastrofāls!*”);
- neapmierinošs stāvoklis hidrotehniskajām būvēm (respondents raksta: „*Nepieciešamas valsts investīcijas kopējo hidrotehnisko būvju remontam/modernizācijai.*”).

Aptaujātie respondenti visvairāk ir apmierināti ar zivsaimniecīkiem sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela, utt.) klāstu un kvalitāti tieši Salacgrīvas un Kuivižu ostās – respondenti katru no ostām novērtēja ar vidējo atzīmi 3,8 ballēm (sk. 28.att.).



28. attēls. Respondentu novērtējums par Latvijas ostu zivsaimniecībā strādājošajiem sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāstu un kvalitāti (vērtējums ballēs)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Vissliktākais sniegto pakalpojumu klāsts un kvalitāte pēc respondentu domām ir Engures ostā – aptaujātie respondenti šīs ostas sniegtos pakalpojumus ir novērtējuši ar vidējo atzīmi 2,4 ballēm.

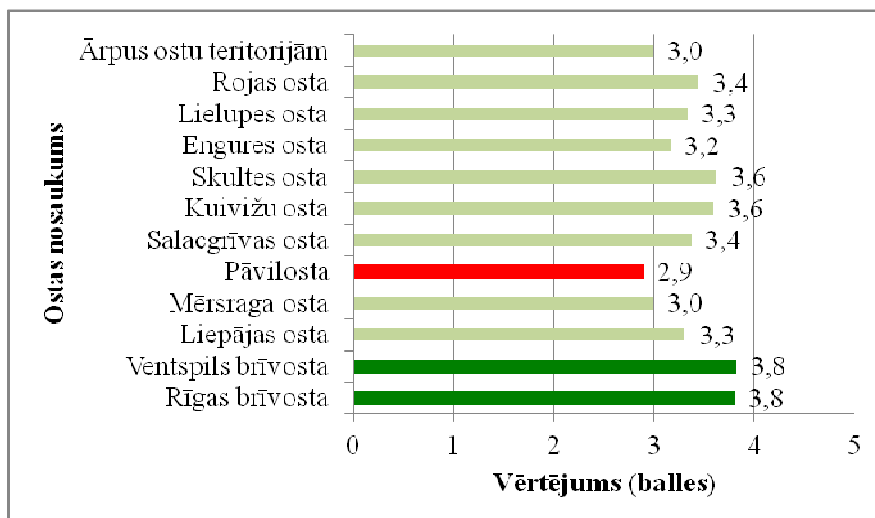
Galvenie iemesli aptaujāto respondentu neapmierinātībai ir:

- saldētavu un ledus trūkums (respondenti raksta: „*Ventspils brīvostā problemātiski saņemt ledu.*”; „*Slikti pieejams ledus un mazās saldētavas.*”; „*Ir nepietiekamā daudzumā saldētavas*”);

- degvielas uzpildes staciju trūkums (respondents raksta: „*Degvielas uzpildes stacijas trūkums - mazizmēra kuģiem degvielu nav iespējams saņemt.*”);
- elektrības saņemšanas problēmas (respondents raksta: „*Problēmas ar elektrības pieslēgšanos krastam no kuģa (sadales skapji).*”);
- slikti pieejams dzeramais saldūdens (respondents raksta: „*Elektroapgādi, dzeramā ūdens padevi un notekūdeņu savākšana obligāti jāparedz piestātņu būvniecības izmaksās.*”);
- problēmas ar atkritumu nodošanu un notekūdeņiem;
- nav/slikti sakārtotas piebrauktuves, izkraušanas un iekraušanas vietas, kā rezultātā nav iespējams normāli veikt uzņēmuma darbību;
- sliktas kvalitātes zvejas kuģu izcelšanas/remonta laukumi un ēkas (respondents raksta: „*Nepieciešama jaunu kuģu remonta bāzu un doku celtniecība!*”);
- maz pieejami, bet lēti pakalpojumi vai arī samērā labi pieejami pakalpojumi, bet dārgi (respondents raksta: „*Rojas ostas otrs upes krastā sniegto pakalpojumu klāsts ir minimāls.*”; „*Ir nepieciešama Engures ostas "atdzīvināšana"!*”; „*Vai nu nav vispār vai dārgi!*”).

Ventspils un Rīgas brīvdostā pēc aptaujāto respondentu domām ir vislabākā pieejamība un kvalitāte zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikai, iekārtām un aprīkojumam – aptaujātie respondenti abas brīvdostas ir katru novērtējušas ar vidējo atzīmi 3,8 ballēm (sk. 29.att.).

Vissliktākā pieejamība un kvalitāte zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikai, iekārtām un aprīkojumam ir sastopama Pāvilostā – aptaujātie respondenti Pāvilostu ir novērtējuši ar vidējo atzīmi 2,9 ballēm.



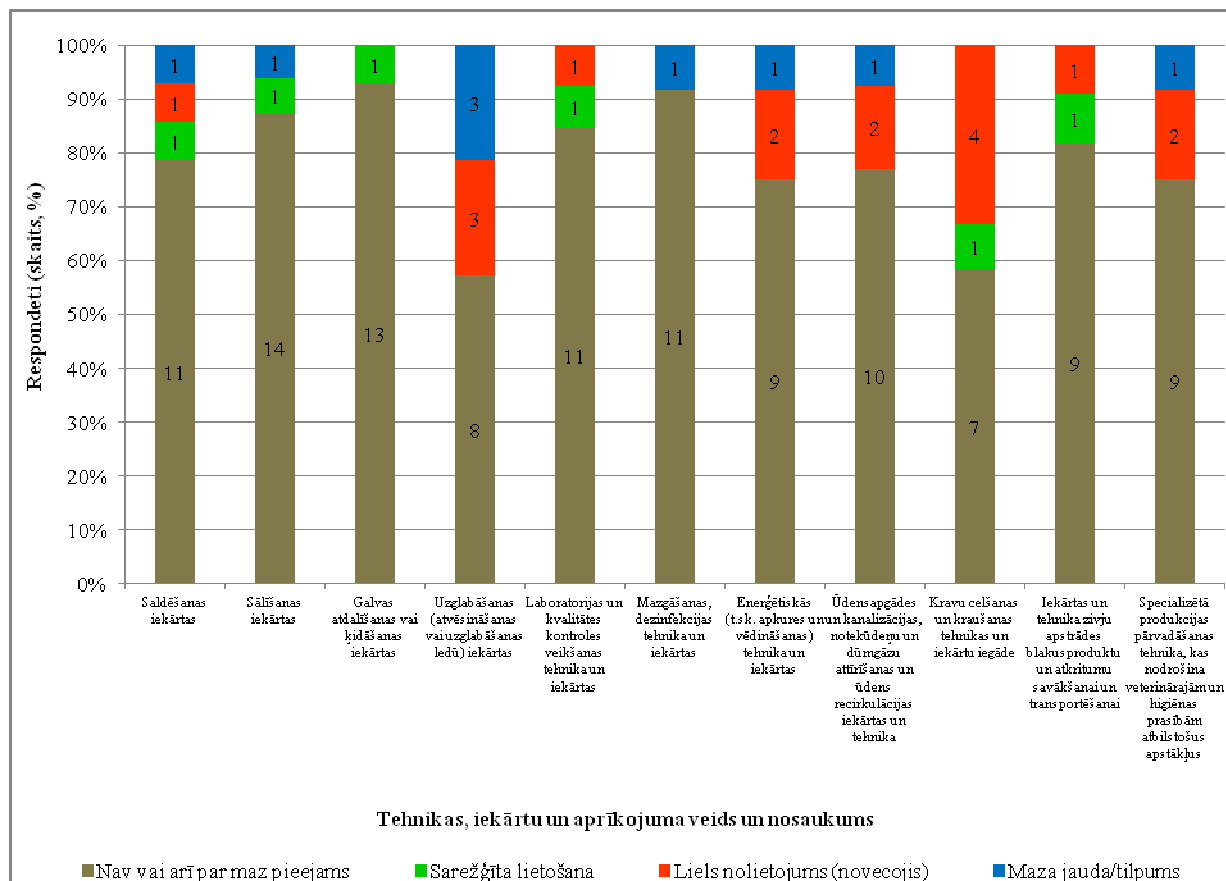
29. attēls. Respondentu novērtējums par Latvijas ostu un ārpus ostu teritorijām zivsaimniecībā strādājošajiem esošo zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti (vērtējums ballēs)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Aptaujātie respondenti ir neapmierināti ar zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma:

- sliktu pieejamību;
- sarežģīto lietošanu;
- lielo nolietojumu;
- mazajām jaudām/tilpumiem (sk. 30.att.).

Ņemot vērā to, ka Latvijā netiek apkopota statistika par zvejniecībā izmantojamām iekārtu jaudām, izņemot LAD datus projektu līmenī un CSP datus par iekārtu noslodzi zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrādes un konservēšanas uzņēmumos, nav iespējams korekti novērtēt finansējuma nepieciešamību nākamajā plānošanas periodā.



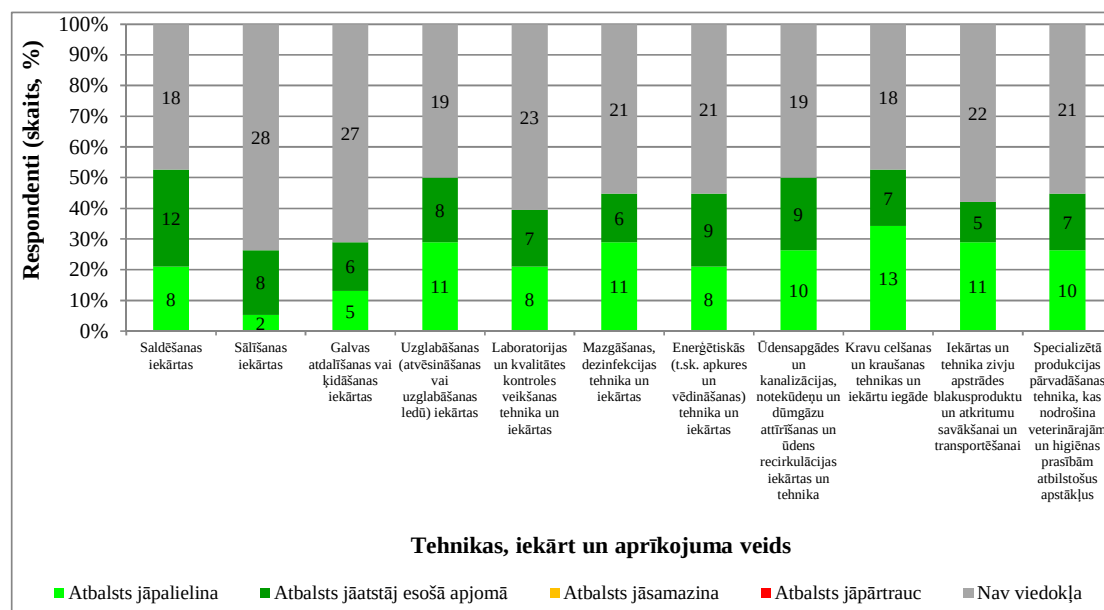
30. attēls. Galvenie iemesli respondentu neapmierinātībai ar zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti (skaits, %)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Bet, ja ņem vērā zivsaimniecībā strādājošo viedokli, tad aptaujātie respondenti ir norādījuši, ka atbalsts zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikai, iekārtām un aprīkojumam būtu jāpalielina vai arī jāatstāj esošā finansējuma līmenī (sk. 31.att.). Uz to norāda arī konsultācijas ar zivju apstrādes un zvejas uzņēmumu vadošiem darbiniekiem (vadītājiem, menedžeriem, kapteiņiem utt.). Arī konsultācijas ar „BIOR” ekspertiem norāda uz finansējuma nepieciešamību nākamajam plānošanas periodam. Pēc „BIOR” ekspertu vērtējuma finansējums būtu jāpiešķir esošā plānošanas perioda līmenī, balstoties uz iekārtu ekspluatācijas laiku un noslogojumu.

Samērā lielai daļai aptaujāto respondentu nav viedokļa par to, vai būtu nepieciešami papildus ieguldījumi zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikā, iekārtās un aprīkojumā. Sniegtās atbildes var daļēji pamatot ar to, ka aptaujā piedalījās 13 piekrastes zvejnieki, kuriem nav nepieciešamība pēc attiecīgās zivsaimniecības tehnikas, iekārtām un aprīkojuma, jo

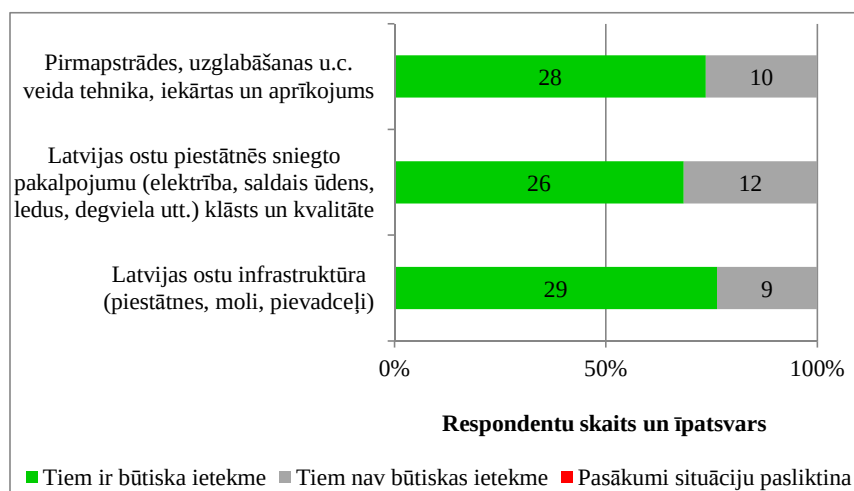
visas nozveidotās zivis tie uzglabā pašmāju ledusskapī vai arī uzreiz realizē pārstrādes un apstrādes uzņēmumiem.



31. attēls. Respondentu viedoklis par publiskā finansējuma ieguldījumu nepieciešamību attiecībā uz zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehniku, iekārtām un aprīkojumu (skaits, %)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Lielākā daļa aptaujāto respondentu uzskata, ka EZF pasākumiem un to ieguldījumiem ir būtiska ietekme uz zivsaimniecības attīstību: pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehniku, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti (76% aptaujāto respondentu), Latvijas ostās sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela, utt.) klāstu un kvalitāti (68% aptaujāto respondentu) un Latvijas ostu infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli un kvalitāti (74% aptaujāto respondentu) (sk. 32.att.).



32. attēls. Respondentu viedoklis par Eiropas Zivsaimniecības fonda pasākumu un to ieguldījumu ietekmi uz zivsaimniecības attīstību (respondentu skaits)

Avots: LVAEI aprēķini pēc aptaujas anketas datiem.

Aptaujātie 38 respondenti izteikušies arī par zivsaimniecības nozari un atbalsta politiku:

- „Lielāku atbalstu maziem uzņēmējiem!”.
- „Nepieciešams atbalsts piekrastes zvejniekiem, lai vismaz varētu attīstīt zvejniecību.”.
- „Pieņemt mērus cīņā ar roņiem!”.
- „Atbalstīt jaunu dzinēju iegādi mazizmēra kuģiem!”.
- „Sabalansēt zvejas liegumus, lai būtu iespējams strādāt!”.
- „Ieteicams atvieglināt pieejamības iespējas atbalsta programmām.”.
- „Atbalsta pretendentiem obligāti jābūt arī pašvaldībām.”.
- „Atbalstīt ne tikai ostas, bet arī laivu piestātnes un molus, kā, piemēram, Nīcas pagasta Jūrmalciemā.”.
- „Šo nozari ļoti ietekmētu jaunu zvejas kuģu būve vai pamatīga zvejas kuģu renovācija un jaunu iekārtu uzstādīšana.”.
- „Atbalsts ir jāpalielina!”.

5. SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

Secinājumi no datu analīzes:

1. Latvijas 9 ostu darbībā ir vērojama pakāpeniska attīstība, bet izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās veidoja tikai 0,1% no 2012. gada kopējā kravu apgrozījuma. Latvijas lielās ostas nodarbojas galvenokārt ar tranzīta kravu apstrādi, savukārt mazās ostas ir ar vietēju nozīmi - tās galvenokārt nodarbojas ar kokmateriālu nosūtīšanu un zvejas produktu pieņemšanu, vasaras sezonā arī kā jahtu ostas.

2. Latvijā nozvegotās zivis Baltijas jūras un Rīgas jūras līcī tiek izkrautas Latvijā ostu un ārpus ostu teritorijās, kā arī citu valstu ostu teritorijās. Analizējot izkrauto zivju plūsmas dinamiku laika posmā no 2005. – 2012. gadam, tika konstatēts, ka izkrauto zivju apjoms šajā laika periodā ir svārstījies atkarībā no zivju (it īpaši brētliņu) krājuma stāvokļa un 2012.gadā bija par 42% mazāks salīdzinot ar nozveju un izkrāvumu maksimumu 2005.gadā. Latvijas lielajās ostās zivju izkrāvumi tiek veikti 55-71% apmērā, Latvijas mazajās ostās: 26-35% apmērā, savukārt, ārpus Latvijas ostu teritorijām zivis tiek izkrautas 3-15% no kopējā izkrauto zivju apjoma.

3. Latvijā zvejnieki izmanto 9 ostas, no kurām 6 ir mazās ostas (Skultes, Mērsraga, Salacgrīvas - t.sk. Kuivižu, Rojas, Pāvilostas un Engures osta) un 3 lielās ostas (Ventspils, Rīgas un Liepājas osta). Lielupes osta ir slēgta kravu apkalpošanai (saskaņā ar ostas pārvaldnieka palīga sniegto informāciju).

4. Pēdējo 8 gadu laikā (no 2005. – 2012. gadam) lielākie zivju izkrāvumi tika veikti Ventspils, Liepājas un Rojas ostā (attiecīgi: vidēji 41%, 24% un 14%), savukārt vismazākie – Engures ostā (vidēji 1%). Zivju izkrāvumu īpatsvaram ir tendence palielināties Rojas, Skultes, Rīgas un Mērsraga ostā. Savukārt, pārējās ostās šī tendence ir negatīva – zivju izkrāvumu īpatsvars samazinās. Vienīgi Ventspils brīvostai ir bijušas vismazākās izkrāvumu svārstības, kas norāda uz izkrāvumu koncentrēšanos šajā ostā kopš 2005. gada. Izkrauto zivju sugu sadalījumu pa ostām ietekmē attiecīgās zivju sugas izplatības un rūpniecisko koncentrāciju veidošanas īpatnības, attālums no zvejas vietām, ostas izvietojums, zivju iepirkuma cena tirgū, flotes koncentrācija, meteoroloģiskie laikapstākļi, ostās pieejamā infrastruktūra un pakalpojumi.

5. Latvijas mazo ostu attīstībā zivsaimniecībai ir būtiska nozīme (īpaši jau Pāvilostas un Engures ostas attīstībā, kurām zivis ir vienīgais apgrozījums), savukārt Latvijas lielo ostu attīstībā – mazsvarīgāka: no 2005. līdz 2012. gadam Latvijas mazajās ostās zivju apgrozījums veidoja 1,29 – 2,05% lielu īpatsvaru, kamēr Latvijas lielajās ostās tas bija 0,05 - 0,1% no kopējā apgrozījuma.

6. Piekrastes zvejai tradicionāli ir bijusi nozīmīga loma gan piekrastes reģionu ekonomikā un nodarbinātībā, gan arī kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanā, jo tā ietekmējusi piekrastes apdzīvojuma struktūru, tradīcijas un ainavu. Taču piekrastes zveja ir vismazāk saistīta ar Latvijas ostu darbību, jo vairāk piesaistīta zvejas un dzīves vietām. Daudzi piekrastes zvejnieki telefonsarunās ir atzinuši, ka trūkst pietātņu (vai arī tās ir sliktā stāvoklī) tieši viņu vajadzībām, un ka ir samērā sarežģīti tiem piederošās laivas pēc nozvejas izvest piekrastē un tās tālāk transportēt. Ņemot vērā piekrastes zvejas lomu piejūras reģionu eksistēšanā un attīstībā, būtu jāparedz finansējums nākamajā plānošanas periodā. Piekrastes zvejnieku vajadzībām varētu pietikt ar jebkurā vietā izvietotām pontona (arī ārpus ostu teritorijām) vai cita veida mobilām pietātnēm, kas ir pragmatisks un lēts risinājums. Iespējams, piekrastes

zvejnieku piesaistīšana ar jaunajām piestātnēm ļautu vieglāk VVD izkontrolēt nozvejas apjomus un samazināt NNN zveju.

7. ZRP 2007-2013 3. prioritārā virziena „Kopējās ieinteresētības pasākumi” 303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” ietvaros Latvijas ostām tika piešķirts valsts un EZF finansējums zvejas produktu izkraušanai un uzglabāšanai nepieciešamās infrastruktūras uzlabošanai, kā arī kvalitatīvu ostas pakalpojumu zvejnieku vajadzībām nodrošināšanai. Valsts un EZF finansējums LVL 13,94 milj. apmērā tika piešķirts 8 Latvijas ostām (atbalstu nesaņēma Salacgrīvas, Engures un Lielupes osta). Rangu korelācijas analīze liecina, ka veiktie ieguldījumi tika koncentrēti uz zivsaimniecības attīstību Latvijas mazajās ostās neskatoties uz to, ka šajās ostās tika veikti vismazākie zivju izkrāvumi. Pasākuma ietvaros veiktie rekonstrukciju darbi ir nodrošinājuši Latvijas ostu publisko pieejamību, uzlabojuši kopējo ostu infrastruktūras kvalitāti un kuģošanas drošību atbilstoši pieaugušajiem kravu pārvadājumu apjomiem, taču būtisku ietekmi uz zivsaimniecības attīstību tie nav atstājuši, par ko liecina respondentu vidēja apmierinātība ar ostu infrastruktūras stāvokli.

8. Izmantojot publisko finansējumu LVL 21,53 milj. apmērā ZRP 2007-2013 3. prioritārā virziena „Kopējās ieinteresētības pasākumi” 301. un 303. pasākumu ietvaros tika veikti vērienīgi ieguldījumi zivsaimniecības nozares attīstībā:

- tika uzceltas jaunbūves, rekonstruētas ēkas, būves un cehi, tika iegādāti zivsaimniecībai nepieciešami ražošanas pamatlīdzekļi (ražošanas, pārstrādes, mārketinga u.c. iekārtas);
- 7 ostās tika pilnveidota zivsaimniecībai nepieciešama tehnoloģija – izbūvētas/iegādātas 9 pārvietošanas iekārtas, 7 ledus mašīnas, 5 apgādes iekārtas un 10 837 cita veida zivsaimniecībai paredzētas iekārtas, kā arī tika izveidotas saldētavas un novietnes ar kopējo tilpumu 39 063 m³;
- 8 ostās tika veikti rekonstrukciju darbi zvejas kuģu piestātņu uzlabošanai (tika pārveidotas piestātnes 6% apmērā no piestātņu kopējā garuma un 76% apmērā no Latvijas ostu piestātņu kopējās platības);
- 1 ostā tika veikti molu rekonstrukcijas darbi (tika rekonstruēti moli 2% apmērā no Latvijas ostu molu kopējā garuma);
- 6 ostās tika uzlabotas zivju izkraušanas vietas.

301. un 303. pasākumu ietvaros veiktie ieguldījumi ir vērtējami pozitīvi – pasākumu projektu rezultātus izmantoja 34-38% zivsaimniecības uzņēmumu (pēc 2010. gada datiem), kur ieguldījumu rezultātā tika attīstītas un modernizētas Latvijas ostas.

Aptaujas anketu analīzes rezultātā gūtie secinājumi:

1. Galvenie iemesli uzņēmējdarbības uzsākšanai zivsaimniecībā ir kultūrvēsturiskais mantojums – ģimene jau paaudžu paaudzēs strādā zivsaimniecības nozarē (44% aptaujāto respondentu), kur papildus motivāciju sniedz pārliecība, ka darbošanās zivsaimniecības nozarē ir perspektīvs un ienesīgs biznesa veids (23% aptaujāto respondentu), kas papildus dod ienākumus ģimenes/saimniecības uzturēšanai (15% aptaujāto respondentu). Tikai 10% aptaujāto respondentu darbošanos zivsaimniecības nozarē ir mudinājis valsts un EZF finansiāls atbalsts. Pavisam niecīgam īpatsvaram (5%) aptaujāto respondentu darbošanās zivsaimniecības nozarē ir kā vaļasprieks un hobijs. Tas norāda, ka zivsaimniecības nozares attīstības pamatā ir liktas stabilas vērtības (gadsimtiem ilgi veidotais un saglabātais kultūrvēsturiskais mantojums), kas apvienojumā ar pārliecību, ka darbošanās

zivsaimniecības nozarē ir perspektīvs un ienesīgs biznesa veids, ir viens no priekšnoteikumiem, lai zivsaimniecības nozarei nākotnē būtu stimuls pastāvēt un attīstīties.

2. Galvenie iemesli, kas ietekmē izvēli izmantot attiecīgās Latvijas ostas ir tas, ka ostas atrodas tuvu uzņēmēju faktiskajai dzīvesvietai un zvejas vietām, ostās ir pieejama elektrība un ir iespēja veikt transportēšanas izdevumu optimizāciju, pateicoties tuvu esošajiem apstrādes un pārstrādes uzņēmumiem. Latvijas ostu izmantošanas iespējas paaugstina arī tas, ka ostām ir labas kvalitātes infrastruktūra (piestātnes, moli, pievadceļi), lēta piestātņu noma, kā arī ir pieejams dzeramais ūdens.

3. Latvijas lielo ostu infrastruktūra (piestātnes, moli, pievadceļi), sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāsts un kvalitāte, kā arī zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamība un kvalitāte no aptaujāto respondentu viedokļa tika novērtēta kā viena no labākajām. Vislabāk tika novērtēta Rīgas un Ventspils brīvosta (attiecīgi: vidējā atzīme 3,8 un 3,7 balles). Latvijas mazās ostas atšķirībā no lielajām ostām tika novērtētas stipri sliktāk. Vissliktāk tika novērtēta Lielupes osta (vidējā atzīme 2,7 balles), Engures osta (vidējā atzīme 2,8 balles) un Pāvilostas osta (vidējā atzīme 3,2 balles). No mazajām ostām vislabāk tika novērtēta Skultes osta un Kuivižu osta (katra attiecīgi ar 3,6 ballēm).

4. Ņemot vērā to, ka nav datu par zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma jaudām zivsaimniecības nozarē, ir grūti spriest par esošo jaudu pietiekamību. Aptaujātie respondenti ir norādījuši, ka atbalsts zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida teknikai, iekārtām un aprīkojumam būtu jāpalielina vai arī jāatstāj esošā 2007.-2013. gada plānošanas perioda finansējuma līmenī, kā galvenos iemeslus minot iekārtu slikto pieejamību (par maz iekārtu), iekārtu mazās jaudas/tilpumus un lielo iekārtu nolietojumu.

5. Lielākā daļa aptaujāto respondentu uzskata, ka EZF pasākumiem un to ieguldījumiem ir būtiska ietekme uz zivsaimniecības attīstību: pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehniku, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti Latvijas ostās sniegto pakalpojumu klāstu un kvalitāti un infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli un kvalitāti.

6. Novērtēt ostu apgrozījumu, ņemot vērā izkrauto zivju cenu izmaiņas Latvijas ostās vairāku gadu griezumā, nav iespējams, jo nav vajadzīgo datu.

Ieteikumi:

1) Ņemot vērā to, ka zivju izkrāvumu sadalījumu pa Latvijas ostām ietekmē vairāki mainīgie faktori: attiecīgās zivju sugas izplatības un rūpniecisko koncentrāciju veidošanas īpatnības, ostas izvietojums, zivju iepirkuma cena, flotes koncentrācija, meteoroloģiskie laikapstākļi, ostās pieejamā infrastruktūra un pakalpojumi, tad prognozēt turpmāko zivsaimniecības attīstību Latvijas ostās ir apgrūtināši un nebūtu objektīvi. Līdz ar to valsts un EZF finansējums finansējuma efektīvākas novirzīšanas nolūkā:

- ieguldījumi būtu jākoncentrē, izvēloties projektus atkarībā no projektu kvalitātes un nozīmīguma, bet ne no ostas lieluma un attīstības pakāpes - finansējuma piešķiršanā prioritāte būtu jāsniedz tiem projektiem, kuros iesaistīts lielāks zvejas uzņēmumu skaits ar lielāko kopējo nozvejas limitu, un kuros iesaistīti zvejnieki ir ar diversificēto pieeju zvejai (nodarbojas gan ar

- jūras, gan ar piekrastes zveju), tā mazinot iekšējo un starpsektoru konkurenci un zivsaimniecības iekārtu jaudu pilnīgāko izmantošanu;
- atbalsts būtu jāsniedz zivsaimniecības attīstībai Latvijas mazajās ostās, par cik šīm ostām ir būtiska loma reģionu attīstībā un šo ostu tuvumā ir iespēja nozvejojot tādas zivju sugas, kas nav lielo ostu apkaimē, kas ļauj paplašināt nozvejas sortimentu, minimizēt zvejnieku izdevumus un, līdz ar to, veicināt zvejas produktivitāti un stabilizēt nozares ekonomisko stāvokli.
- 2) Piekrastes reģionu ekonomikas, nodarbinātības un kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanai būtu jāpiešķir valsts un EZF finansējums jaunu piestātņu izbūvei/rekonstrukcijai piekrastes zvejnieku vajadzībām, papildus uzsverot arī rekreatīvo pusi (kā izklaides laivu piestātne ar tai nepieciešamo infrastruktūru), lai vietējie zvejnieki varētu dažādot nodarbošanos piekrastē ar tūrismu, tādējādi palielinot uzņēmumu kapacitāti. Piekrastes zvejnieku vajadzībām pietiktu ar atbilstošā vietā (arī ārpus ostu teritorijām) izvietotām pontona vai cita veida mobilām piestātnēm, kas ir pragmatisks un lēts risinājums. Lai finansējums tiktu novirzīts pēc iespējas efektīvāk, būtu jāveic papildus pētījums/anketēšana par piestātņu izbūves/rekonstrukcijas darbiem piekrastes zvejnieku vajadzībām.
 - 3) Ņemot vērā to, ka veikto ieguldījumu rezultātā tika nodrošināta Latvijas ostu pieejamība, tika uzlabota ostu infrastruktūra un kuģošanas drošība, ieguldījumiem būtiskas ietekmes uz zivsaimniecības attīstību nebija. Līdz ar to Latvijas ostu lielas infrastruktūras sakārtošana un uzlabošana būtu jāfinansē ar KF un ERAF nevis EZF līdzekļiem.
 - 4) Balstoties uz aptaujāto respondentu viduvējo vērtējumu par zivsaimniecības iekārtu kvalitāti un pieejamību, kā arī ekspertu sniegto vērtējumu par iekārtu pieejamību un noslodzi, valsts un EZF finansējums nākamajam plānošanas periodam būtu jāatstāj vismaz esošā līmenī.
 - 5) Jāveic pieejamo datu inventarizācija, lai turpmāk varētu adekvāti novērtēt situāciju. Zvejnieku viedokļu noskaidrošanai jāatvēr atbilstošs laiks (aptaujas anketu izstrādei un aprobācijai), gadalaiks, kad veic intervijas un finansējums.

PIELIKUMI

1. pielikums

ANKETA

1. Norādiet, sava uzņēmuma reģistrācijas numuru VID vai klienta nr. LAD (attiecīgi norādot)!

2. Norādiet, sava uzņēmuma atrašanās vietu!

3. Norādiet, sava uzņēmuma saimnieciskās pamatdarbības veidu (pēc NACE 2. red. koda)!

☐	jūras zvejniecība (NACE 2.red.kods 03.11.)
☐	saldūdens zvejniecība (NACE 2.red.kods 03.12.)
☐	zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrāde un konservēšana (NACE 2.red.kods 10.20.)
☐	citu pārtikas produktu vairumtirdzniecība, ieskaitot zivis, vēžveidīgos un mīkstmiešus (NACE 2.red.kods 46.38.)
☐	zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu mazumtirdzniecība specializētajos veikalos (NACE 2.red.kods 47.23.)
☐	pasažieru jūras un piekrastes ūdens transports (NACE 2.red.kods 50.10.)
☐	kravu jūras un piekrastes ūdens transports (NACE 2.red.kods 50.20.)
☐	pasažieru pārvadājumi iekšzemes ūdeņos (NACE 2.red.kods 50.30.)
☐	kravu pārvadājumi iekšzemes ūdeņos (NACE 2.red.kods 50.40.)
☐	cits pamatdarbības veids – papildus nodarbošanās (minēt!): _____

4. Kāds ir Jūsu uzņēmums pēc uzņēmējdarbības formas?

☐	sabiedrība ar ierobežotu atbildību
☐	akciju sabiedrība
☐	individuālais komersants
☐	zemnieku saimniecība
☐	zvejnieku saimniecība
☐	pašnodarbināta persona
☐	individuālais uzņēmējs
☐	ostas pārvalde
☐	Cits (minēt!): _____

5. Kāds ir Jūsu uzņēmums pēc lieluma!

☐	mikro uzņēmums (darbinieki 1-9; gada apgroz. līdz 2 milj.EUR)
☐	mazais uzņēmums (darbinieki 10-49; gada apgroz. līdz 10 milj.EUR)
☐	vidējais uzņēmums (darbinieki 50-249; gada apgroz. līdz 50 milj.EUR)

☐ lielais uzņēmums (darbinieki vairāk kā 250; gada apgroz. virs 50 milj.EUR)

6. Kādi bija galvenie iemesli, kāpēc nolēmāt uzsākt uzņēmējdarbību zivsaimniecības nozarē?

- ☐ Vaļasprieks, hobijs.
- ☐ Kultūrvēsturiskais mantojums – ģimene jau paaudžu paaudzēs strādā zivsaimniecības nozarē.
- ☐ Perspektīvs un ienesīgs biznesa veids, kurā ir liels pieprasījums pēc zivīm un zivju produkcijas.
- ☐ Ģimenes/saimniecības uzturēšana - zivsaimniecība kā papildus ienākumu avots jau esošajai nodarbei.
- ☐ Valsts un Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalsta saņemšanas iespējas zivsaimniecībai.
- ☐ Cits (norādīt!): _____

7. Kuras Latvijas ostas infrastruktūru un pakalpojumus Jūsu uzņēmums izmanto visbiežāk?

- ☐ Rīgas brīvostas
- ☐ Ventspils brīvostas
- ☐ Liepājas ostas
- ☐ Mērsraga ostas
- ☐ Pāvilostas
- ☐ Salacgrīvas ostas
- ☐ Kuivižu ostas
- ☐ Skultes ostas
- ☐ Engures ostas
- ☐ Lielupes ostas
- ☐ Rojas ostas
- ☐ Nevienas
- ☐ Cits (norādīt!): _____

8. Kādi faktori ietekmē attiecīgo Latvijas ostas/-u infrastruktūras un pakalpojumu izmantošanu?

- ☐ Lēta piestātņu noma.
- ☐ Zemes noma.
- ☐ Velkoņa pakalpojumi.
- ☐ Atkritumu savākšana.
- ☐ Loča pakalpojumi.
- ☐ Ūdens pieejamība.
- ☐ Elektrības pieejamība.
- ☐ Sateču ūdeņu pieņemšana.
- ☐ Lielas jaudas un tilpumi saldēšanas iekārtām.
- ☐ Lielas jaudas un tilpumi uzglabāšanas iekārtām.
- ☐ Labas kvalitātes infrastruktūra (piestātnes, moli, pievadceļi).
- ☐ Transportēšanas izdevumu optimizācija pateicoties tuvu izvietotajiem apstrādes un pārstrādes uzņēmumiem.
- ☐ Nodokļu atvieglojumi *Rīgas un Ventspils brīvostu teritorijās un Liepājas ostas speciālajā ekonomiskajā zonā.*

☐	Komerckuģu pārvadājumu pakalpojumu izmantošana zivju produkcijas eksportēšanai.
☐	Tuvu faktiskā dzīvesvieta.
☐	Cits (norādīt!):

9. Kā Jūs vērtējat Latvijas ostu infrastruktūras (piestātnes, moli, pievadceļi) stāvokli un kvalitāti? Norādiet!

	Ļoti slikti	Slikti	Apmierinoši	Labi	Ļoti labi	Nav informācijas
Rīgas brīvosta						
Ventspils brīvosta						
Liepājas osta						
Mērsraga osta						
Pāvilosta						
Salacgrīvas osta						
Kuivižu osta						
Skultes osta						
Engures osta						
Lielupes osta						
Rojas osta						

10. Kas tieši Jūs apmierina/neapmierina esošajā infrastruktūrā (piestātnes, moli, pievadceļi)? Lūdzu, norādiet, kādi pasākumi/atbalsts spētu uzlabot esošo situāciju Latvijas ostu infrastruktūrā?

--

11. Kā Jūs vērtējat Latvijas ostu pietātnēs ZIVSAIMNIECĪBĀ STRĀDĀJOŠAJIEM sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāstu un kvalitāti? Norādiet!

	Ļoti slikti	Slikti	Apmierinoši	Labi	Ļoti labi	Nav informācijas
Rīgas brīvosta						
Ventspils brīvosta						
Liepājas osta						
Mērsraga osta						
Pāvilosta						
Salacgrīvas osta						
Kuivižu osta						
Skultes osta						
Engures osta						
Lielupes osta						
Rojas osta						

12. Kas tieši Jūs apmierina/neapmierina Latvijas ostu pietātnēs ZIVSAIMNIECĪBĀ STRĀDĀJOŠAJIEM sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāstā un kvalitātē? Lūdzu, norādiet, kādi pasākumi/atbalsts spētu uzlabot Latvijas ostu pietātnēs sniegtos pakalpojumus?

--

13. Kā Jūs vērtējat Latvijas ostu un ārpus ostu teritorijās ZIVSAIMNIECĪBĀ STRĀDĀJOŠAJIEM esošo zivju un zivju produkcijas pirmāstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti? Norādiet!

	Ļoti slikti	Slikti	Apmierinoši	Labi	Ļoti labi	Nav informācijas
Rīgas brīvosta						
Ventspils brīvosta						
Liepājas osta						
Mērsraga osta						
Pāvilosta						
Salacgrīvas osta						
Kuivižu osta						
Skultes osta						
Engures osta						
Lielupes osta						
Rojas osta						
Ārpus ostu teritorijām						

14. Ja Jūs neapmierina Latvijas ostu un ārpus ostu teritorijās ZIVSAIMNIECĪBĀ STRĀDĀJOŠAJIEM esošo zivju un zivju produkcijas pirmāstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamība un kvalitāte, tad, lūdzu, norādiet, galvenos iemeslus Jūsu neapmierinātībai!

	Nav vai arī par maz pieejams	Sarežģīta lietošana	Liels nolietojums (novecojis)	Maza jauda/tilpums	Cits	Viss apmierina
Saldēšanas iekārtas						
Sālīšanas iekārtas						
Galvas atdalīšanas vai ķidāšanas iekārtas						
Uzglabāšanas (atvēsināšanas vai uzglabāšanas ledū) iekārtas						
Laboratorijas un kvalitātes kontroles veikšanas tehnika un iekārtas						
Mazgāšanas,						

dezinfekcijas tehnika un iekārtas						
Enerģētiskās (t.sk. apkures un vēdināšanas) tehnika un iekārtas						
Ūdensapgādes un kanalizācijas, notekūdeņu un dūmgāzu attīrīšanas un ūdens recirkulācijas iekārtas un tehnika						
Kravu celšanas un kraušanas tehnikas un iekārtu iegāde						
Iekārtas un tehnika zivju apstrādes blakusproduktu un atkritumu savākšanai un transportēšanai						
Specializētā produkcijas pārvadāšanas tehnika, kas nodrošina veterinārajām un higiēnas prasībām atbilstošus apstākļus						

15. Vai Eiropas Zivsaimniecības fonda atbalsts Latvijas ostu un ārpus ostu teritoriju esošo zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikai, iekārtām un aprīkojumam ir pietiekams? Lūdzu, norādiet!

	Atbalsts jāpalielina	Atbalsts jāatstāj esošā apjomā	Atbalsts jāsamazina	Atbalsts jāpārtrauc	Nav viedokļa
Saldēšanas iekārtas					
Sālīšanas iekārtas					
Galvas atdalīšanas vai ķidāšanas iekārtas					
Uzglabāšanas (atvēsināšanas vai uzglabāšanas ledū) iekārtas					
Laboratorijas un kvalitātes kontroles veikšanas tehnika un iekārtas					
Mazgāšanas, dezinfekcijas tehnika un iekārtas					
Enerģētiskās (t.sk. apkures un vēdināšanas) tehnika un iekārtas					
Ūdensapgādes un kanalizācijas,					

notekūdeņu un dūmgāzu attīrīšanas un ūdens recirkulācijas iekārtas un tehnika					
Kravu celšanas un kraušanas tehnikas un iekārtu iegāde					
Iekārtas un tehnika zivju apstrādes blakusproduktu un atkritumu savākšanai un transportēšanai					
Specializētā produkcijas pārvadāšanas tehnika, kas nodrošina veterinārajām un higiēnas prasībām atbilstošus apstākļus					

16. Kā Jūs vērtējat Eiropas Zivsaimniecības fonda pasākumus un ieguldījumu ietekmi uz Latvijas ostu infrastruktūru, ZIVSAIMNIECĪBĀ STRĀDĀJOŠAJIEM ostu pietātnēs pieejamo pakalpojumu klāstu un kvalitāti, un zivju un zivju produkcijas pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnikas, iekārtu un aprīkojuma pieejamību un kvalitāti?

	Tiem ir būtiska ietekme	Tiem nav būtiska ietekme	Pasākumi situāciju pasliktina
Latvijas ostu infrastruktūra (pietātnes, moli, pievadceļi)			
Latvijas ostu pietātnēs sniegto pakalpojumu (elektrība, saldūdens, ledus, degviela utt.) klāsts un kvalitāte			
Pirmapstrādes, uzglabāšanas u.c. veida tehnika, iekārtas un aprīkojums			

Ja ir vēl kas papildināms, minams saistībā ar zivsaimniecības nozari/atbalsta politiku vai citu, lūdzam ierakstīt šeit:

Paldies par atsaucību!

2. pielikums

Jaudas izmantošana zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrādes un konservēšanas uzņēmumos (NACE 2.red. kods: 10.20)

Gads	Mēnesis	Izmantotā jauda (% no pilnas uzņēmumu jaudas)
2004	janvāris	60,0
	aprīlis	65,8
	jūlijs	66,5
	oktobris	73,7
2005	janvāris	83,8
	aprīlis	80,0
	jūlijs	67,3
	oktobris	71,3
2006	janvāris	78,4
	aprīlis	74,5
	jūlijs	64,1
	oktobris	70,0
2007	janvāris	55,9
	aprīlis	72,8
	jūlijs	52,3
	oktobris	70,9
2008	janvāris	70,7
	aprīlis	72,3
	jūlijs	71,4
	oktobris	74,0
2009	janvāris	57,7
	aprīlis	58,2
	jūlijs	39,7
	oktobris	63,5
2010	janvāris	59,1
	aprīlis	55,9
	jūlijs	54,4
	oktobris	53,6
2011	janvāris	72,9
	aprīlis	65,1
	jūlijs	51,7
	oktobris	53,8
2012	janvāris	66,3
	aprīlis	77,5
	jūlijs	63,8
	oktobris	73,9
2013	janvāris	77,5
	aprīlis	75,0

Avots: CSP dati.

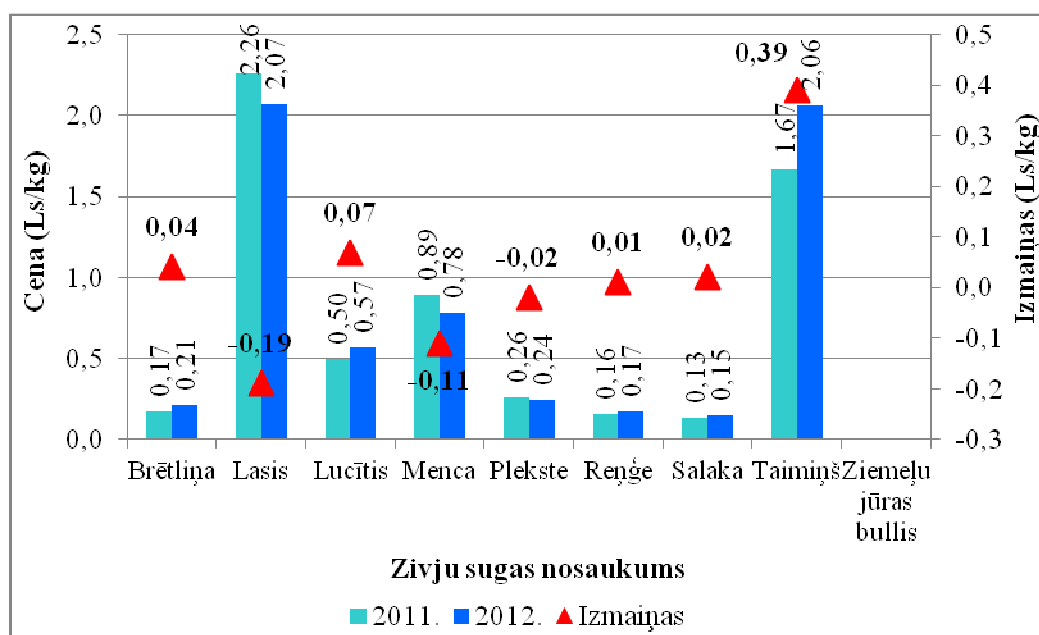
3. pielikums

Izkrauto zivju apjoms un īpatsvars ārpus Latvijas ostu teritorijām no 2005. - 2012. gadam (tonnas, %)

Izkraušanas ports	Gads							
	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
APGROZĪJUMS (TONNAS)								
Darlova	-	-	-	-	202	216	200	320
Gdaņska	-	-	-	-	-	-	62	-
Hela	-	-	-	-	-	10	32	-
Karlskrona	3 559	1 174	3 632	368	554	298	-	27
Klaipēda	53	-	-	-	-	-	-	-
Kolka	378	108	-	10	4	10	-	15
Kolobrzeg	-	-	-	44	24	-	-	-
Lapmežciems	68	56	27	39	14	13	15	7
Nekse	1 889	718	4 743	2 213	6 126	7 156	3 641	169
Ronehamne	190	-	680	-	-	-	-	-
Ronne	120	380	225	44	13	-	-	-
Vestervika	-	-	-	-	631	-	-	-
Vladislavovo	-	-	-	266	1 904	3 020	2 319	1 678
Zasnic	41	14	-	-	-	-	-	-
KOPĀ	6 299	2 450	9 307	2 983	9 472	10 722	6 270	2 217
ĪPATSVARS (%)								
Darlova	-	-	-	-	2	2	3	14
Gdaņska	-	-	-	-	-	-	1	-
Hela	-	-	-	-	-	0	1	-
Karlskrona	57	48	39	12	6	3	-	1
Klaipēda	1	-	-	-	-	-	-	-
Kolka	6	4	-	0	0	0	-	1
Kolobrzeg	-	-	-	1	0	-	-	-
Lapmežciems	1	2	0	1	0	0	0	0
Nekse	30	29	51	74	65	67	58	8
Ronehamne	3	-	7	-	-	-	-	-
Ronne	2	16	2	1	0	-	-	-
Vestervika	-	-	-	-	7	-	-	-
Vladislavovo	-	-	-	9	20	28	37	76
Zasnic	1	1	-	-	-	-	-	-
KOPĀ	100	100	100	100	100	100	100	100

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS datiem.

4. pielikums



Izkrauto zivju vidējā tirgus cena 2011. un 2012. gadā (LVL/kg)

Avots: LVAEI aprēķini pēc CSP datiem.

5. pielikums

Latvijas lielajās un mazajās ostās izkrautais zivju apjoms un pārējais kravu apgrozījums no 2005. - 2012. gadam (tūkst. tonnas, %)

Ostas nosaukums	2005.		2006.		2007.		2008.		2009.		2010.		2011.		2012.	
	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais	Zivis	Pārējais
APGROZĪJUMS (TŪKST. TONNAS)																
Pāvilosta	6,0	-	4,1	-	4,4	-	4,4	-	3,3	-	2,9	-	2,5	-	1,9	-
Skulte	0,9	484,1	1,2	369,6	0,9	542,2	0,8	450,1	1,8	497,1	2,5	647,1	2,2	687,4	2,3	587,4
Roja	9,7	14,6	8,6	33,0	10,0	55,6	11,3	21,3	10,0	14,4	8,0	38,0	11,2	46,4	9,1	31,3
Mērsrags	3,6	353,4	2,9	275,1	3,3	393,8	3,9	496,6	4,7	389,0	4,7	398,6	3,3	431,7	3,3	440,6
Rīga	2,0	24 429,1	3,1	25 357,6	2,1	25 932,8	2,2	29 564,4	1,6	29 715,2	2,1	30 466,9	2,0	34 070,8	2,6	36 046,1
Liepāja	23,6	4 508,4	20,7	4 000,7	22,6	4 038,7	19,2	4 187,7	15,1	4 381,3	12,5	4 383,7	11,3	4 856,8	12,7	7 431,3
Salacgrīva	3,8	366,1	3,4	385,7	3,8	417,7	2,5	333,5	2,2	318,4	1,1	381,6	1,1	277,4	0,8	284,5
Engure	1,4	-	1,0	-	1,0	-	0,2	-	0,1	-	0,3	-	0,4	-	0,1	-
Ventspils	36,1	29 862,0	34,3	29 062,0	32,5	31 037,0	36,1	28 570,0	27,9	26 640,0	26,6	24 815,0	19,5	28 452,0	19,5	30 346,0
Lielās ostas	61,7	58 799,5	58,1	58 420,3	57,3	61 008,5	57,5	62 322,1	44,6	60 736,5	41,3	59 665,6	32,9	67 379,6	34,8	73 823,4
Mazās ostas	25,5	1 218,2	21,2	1 063,4	23,4	1 409,3	23,2	1 301,5	22,2	1 218,9	19,5	1 465,3	20,7	1 442,9	17,6	1 343,8
Kopā:	87,2	60 017,7	79,3	59 483,7	80,7	62 417,8	80,7	63 623,6	66,8	61 955,4	60,8	61 130,9	53,6	68 822,5	52,4	75 167,2
ĪPATSVARS (%)																
Pāvilosta	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-
Skulte	0,19	99,81	0,33	99,67	0,17	99,83	0,19	99,81	0,37	99,63	0,39	99,61	0,32	99,68	0,40	99,60
Roja	39,99	60,01	20,71	79,29	15,21	84,79	34,74	65,26	41,04	58,96	17,39	82,61	19,40	80,60	22,57	77,43
Mērsrags	1,02	98,98	1,04	98,96	0,83	99,17	0,79	99,21	1,20	98,80	1,16	98,84	0,77	99,23	0,75	99,25
Rīga	0,01	99,99	0,01	99,99	0,01	99,99	0,01	99,99	0,01	99,99	0,01	99,99	0,01	99,99	0,01	99,99
Liepāja	0,52	99,48	0,51	99,49	0,56	99,44	0,46	99,54	0,34	99,66	0,28	99,72	0,23	99,77	0,17	99,83
Salacgrīva	1,03	98,97	0,87	99,13	0,90	99,10	0,74	99,26	0,70	99,30	0,28	99,72	0,39	99,61	0,28	99,72
Engure	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-	100,00	-
Ventspils	0,12	99,88	0,12	99,88	0,10	99,90	0,13	99,87	0,10	99,90	0,11	99,89	0,07	99,93	0,06	99,94
Lielās ostas	0,10	99,90	0,10	99,90	0,09	99,91	0,09	99,91	0,07	99,93	0,07	99,93	0,05	99,95	0,05	99,95
Mazās ostas	2,05	97,95	1,96	98,04	1,63	98,37	1,75	98,25	1,79	98,21	1,32	98,68	1,41	98,59	1,29	98,71
Kopā:	0,15	99,85	0,13	99,87	0,13	99,87	0,13	99,87	0,11	99,89	0,10	99,90	0,08	99,92	0,07	99,93

Avots: LVAEI aprēķini pēc LZIKIS un Latvijas ostu datiem.

6. pielikums

Izkrauto zivju apjoms Latvijas ostās no 2005. - 2012. gadam pēc ostu un LZIKIS datiem (tūkst. tonnas)

Ostas nosaukums	2005.		2006.		2007.		2008.		2009.		2010.		2011.		2012.
	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	Pēc Latvijas ostu datiem	Pēc LZIKIS datiem	
Engure	1,1	1,4	1,0	1,0	1,2	1,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	0,4	0,4
Liepājas	neapkopo	23,6	neapkopo	20,7	neapkopo	22,6	neapkopo	19,2	neapkopo	15,1	neapkopo	12,5	neapkopo	11,3	neapkopo
Mērsrags	4,3	3,6	2,8	2,9	3,2	3,3	4,1	3,9	4,7	4,7	4,2	4,7	3,5	3,3	3,3
Pāvilosta	5,7	6,0	5,4	4,1	4,9	4,4	4,7	4,4	4,4	3,3	4,3	2,9	3,9	2,5	2,5
Rīga	-	2,0	-	3,1	-	2,1	1,5	2,2	9,2	1,6	8,7	2,1	1,3	2,0	5,0
Roja	9,2	9,7	8,8	8,6	10,3	10,0	8,8	11,3	10,0	10,0	7,0	8,0	7,0	11,2	5,0
Salacgrīva	4,9	3,8	3,7	3,4	3,3	3,8	3	2,5	3,1	2,2	2	1,1	1,1	1,1	0,0
Skulte	0,9	0,9	2,0	1,2	1,1	0,9	0,8	0,8	1,7	1,8	2,4	2,5	2,3	2,2	2,2
Ventspils	neapkopo	36,1	neapkopo	34,3	neapkopo	32,5	neapkopo	36,1	neapkopo	27,9	neapkopo	26,6	neapkopo	19,5	neapkopo
Kopā:	26,1	87,2	23,7	79,3	24,0	80,7	23,1	80,7	33,2	66,8	28,8	60,8	19,3	53,6	2,2

Avots: LVAEI aprēķini pēc Latvijas ostu un LZIKIS datiem.

301. pasākuma „Kopīgas rīcības pasākumi” atbalsta pretendenti un tiem noteiktais publiskā finansējuma apmērs

Atbalsta pretendents	Publiskā finansējuma apmērs
Aktivitāte „Investīcijas ražošanas, pārstrādes vai mārketinga iekārtās un infrastruktūrā”	
1) Biedrība (kas vismaz gadu pirms projekta iesnieguma iesniegšanas reģistrēta saskaņā ar Biedrību un nodibinājumu likumu un kurā ne mazāk kā 5 biedru komercdarbības joma ir zvejniecība, akvakultūra vai zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu pārstrāde un konservēšana).	▪ Publiskā finansējuma apmērs ir 90% no projekta attiecināmajām izmaksām. ▪ Traktortehnikai akvakultūras uzņēmuma darbības nodrošināšanai vai specializēto transportu dzīvo zivju pārvadāšanai, publiskā finansējuma apmērs ir 40% no projekta attiecināmajām izmaksām. ▪ Vispārējām izmaksām (tostarp arhitektu, inženieru un konsultantu pakalpojumu, juridisko pakalpojumu, tehniski ekonomisko pamatojumu, patentu un licenču saņemšanas izmaksas), kas tieši saistītas ar projekta sagatavošanu vai īstenošanu, publiskā finansējuma apmērs ir 40% no attiecināmajām izmaksām.
2) Valsts kapitālsabiedrība vai atvasināta publiska persona (izņemot vietējo pašvaldību).	▪ Publiskā finansējuma apmērs ir 100% no projekta attiecināmajām izmaksām.
	▪ 2007.–2013.gada plānošanas periodā vienam atbalsta pretendentam kopējā attiecināmo izmaksu summa pasākuma ietvaros nepārsniedz LVL 1,20 milj. Vienā projektu iesniegumu pieņemšanas kārtā viens atbalsta pretendents var iesniegt vienu projektu.
Aktivitāte „Profesionālo iemaņu, partnerattiecību, sadarbības un pieredzes apmaiņas veicināšana”	
1. Komersants (kura komercdarbības joma ir zvejniecība, akvakultūra vai zvejas un akvakultūras produktu apstrāde). 2. Biedrība (kurā ir ne mazāk kā 5 biedri, kas nodarbojas ar komercdarbību zivsaimniecības nozarē). 3. Pašvaldība vai tās institūcija. 4. Tiešās valsts pārvaldes iestāde.	<u>Profesionālās apmācības:</u> ▪ zvejniecībā, akvakultūrā un zvejas un akvakultūras produktu apstrādē - 60% apmērā no attiecināmajām izmaksām. ▪ 30% apmērā no attiecināmajām izmaksām, ja akvakultūrā un zvejas un akvakultūras produktu apstrādē komersanti neatbilst sīko (mikro), mazo vai vidējo uzņēmumu statusam. <u>Partnerattiecību, sadarbības un pieredzes apmaiņas pasākumus zivsaimniecībā:</u> ▪ 100% apmērā no projekta attiecināmajām izmaksām. Atbalstu nepiešķir komersantiem, kas darbojas akvakultūrā un zvejas un akvakultūras produktu apstrādē, ja tie

	nodarbina vairāk nekā 750 darbiniekus un kuru un neto apgrozījums gadā pārsniedz LVL 140 560 800.
2007. - 2013. gada programmēšanas periodā vienam atbalsta pretendētājam kopējā attiecināmo izmaksu summa pasākuma ietvaros nepārsniedz LVL 20 000. Atbalsta pretendents vienā projektā ietver ne vairāk kā vienu aktivitāti, un kalendāra gada laikā tas var pretendēt uz atbalstu ne vairāk kā divu projektu īstenošanai.	

Avots: http://www.likumi.lv/doc.php?id=183880&version_date=05.11.2011 un <http://www.likumi.lv/doc.php?id=181631&from=off> dati.

8. pielikums

303. pasākuma „Investīcijas zvejas ostās un zivju izkraušanas vietās” atbalsta pretendenti un tiem noteiktais publiskā finansējuma veids un apmērs

Atbalsta pretendents	Publiskā finansējuma veids un apmērs
1) Biedrība (kas reģistrēta saskaņā ar Biedrību un nodibinājumu likumu, kurā ne mazāk kā 5 biedru komercdarbības joma galvenokārt ir zvejniecība vai ar to saistītie pakalpojumi). 2) Pašvaldība. 3) Valsts vai pašvaldības atvasināta publiska juridiskā persona.	▪ Publiskā finansējuma apmērs ir 90% no projekta attiecināmajām izmaksām. ▪ Publiskā atbalsta apmērs vispārējām izmaksām, kas tieši saistītas ar projekta sagatavošanu vai īstenošanu, ir 40%. ▪ 2007.-2013. gada plānošanas periodā vienam atbalsta pretendētā kopējā attiecināmo izmaksu summa pasākuma ietvaros nepārsniedz LVL 3 milj.

Avots: http://www.likumi.lv/doc.php?id=176422&version_date=29.09.2012 dati.

9. pielikums

ES finanšu instrumentu (ERAF un KF) ieguldījumi Latvijas ostās 2004.-2006. un 2007.-2013. gada plānošanas periodā (LVL milj.)

Ostas nosaukums	Plānošanas periods (ES finanšu instruments)	Projekta nosaukums un mērķis	Kopējās attiecināmās izmaksas (LVL milj.)
Ventspils	2007. - 2013.g. (KF)	Projekts „Ventspils brīvostas sauskraavu termināļa būvniecība”. Projekta ietvaros paredzēts izbūvēt: - piestātņi ar krasta stiprinājumu; - termināļa inženiertīklus; - dzelzceļa pievedceļus, kā arī lokomotīves manevrēšanas ceļu ārpus termināļa; - kraujlaukumu; - termināļa iekšējos ceļus un pievedceļus.	10,52
	2007. - 2013.g. (KF)	Projekts „Pievadceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām”. Projekta ietvaros paredzēts realizēt būvdarbus, tai skaitā infrastruktūras kompleksam piederošo inženiertīklu darbus 27 objektos: - Izbūvēt pievadceļu Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, un attīstīt neapgūtās teritorijas Ventspils brīvostas teritorijā Ventas upes labajā krastā – 12 objekti (ielu posmi), kopgarums 14 410 m un 2 objekti (nepagūto teritoriju attīstība) 121 535 m ² ; - Izbūvēt pievadceļu Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām, un attīstīt neapgūtās teritorijas Ventspils brīvostas teritorijā Ventas upes kreisajā krastā – 13 objekti (ielu posmi), kopgarums 8 660 m.	19,89
	2007. - 2013.g. (KF)	Projekts „Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība”. Projekta ietvaros paredzēts: - Izbūvēt ostas akvatorijā dziļūdens piestātņi Nr. 35; - Izbūvēt Ventas labajā krastā piestātņi Nr. 12; - Izbūvēt kuģošanas kanāla krasta nostiprinājumu (piestātne Nr. 40A).	17,52
	Kopā:		47,93
Mērsraga	2004. - 2006.g. (ERAF)	„Mērsraga ostas Ziemeļu mola rekonstrukcijas I kārtā”. Tika rekonstruēti 430 m mola (80% ko kopējā Mērsraga molu platības).	1,31
	2007. - 2013.g. (ERAF)	Tika veikta krasta nostiprināšana, kuģu kanāla un ostas akvatorijas padziļināšana.	2,03
	Kopā:		3,34
Skulte	2004. - 2006.g. (ERAF)	„Dienvidu mola rekonstrukcija Skultes ostā”.	2,19
	2007. - 2013.g. (ERAF)	Tika veikti ostas akvatorijas un kanāla padziļināšanas darbi.	2,05
	Kopā:		4,24

Liepājas	2007. - 2013.g. (KF)	Projekts „Liepājas ostas padziļināšana”. Projekta ietvaros paredzēts: - Liepājas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 12,5 m; - Brīvdostas rajona akvatorijas padziļināšana līdz 12,0 m; - „Loču” kanāla rekonstrukcija; - Ziemas ostas rajona akvatorijas padziļināšana līdz 7,0 m; - Kuģu satiksmes vadības centra modernizācija, kas nodrošinās padziļinātās ostas akvatorijas drošu izmantošanu lieltonnāžas un tuvsatiksmes kuģu satiksmei.	23,57
	2007. - 2013.g. (KF)	Projekts „Zirņu – Ganību ielu rekonstrukcija un pieslēguma Zemnieku ielai izbūve (Dienvidu pieslēgums Liepājas ostai)”. Projekta ietvaros paredzēts: - Rekonstruēt un izbūvēt Zirņu – Ganību maģistrālo ielu; - Izbūvēt jaunu pieslēgumu (savienojošo posmu) Zemnieku ielai, kā arī rekonstruēt Parka ielu; - Rekonstruēt un izbūvēt jaunus krustojumus; - Rekonstruēt šķērsielas.	13,66
	Kopā:		37,23
Rīgas	2007. - 2013.g. (KF)	Projekts „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”. Projekta ietvaros paredzēts uzbūvēt 4 multifunkcionālas beramkravu piestātnes un attīstīt ar tām saistītās ostas infrastruktūras: - Izbūvēt 4 piestātnes kravu pārkraušanai Krievu salā; - Izbūvēt jaunus auto pievedceļus, dzelzceļa pievedceļus, ūdensapgādes, kanalizācijas, telekomunikāciju un elektrotīklus, gāzesvadu; - Uzbūvēt administrācijas ēkas un elektroapgādes staciju.	104,86
Pāvilosta	-	-	-
Rojas	-	-	-
Engures	-	-	-
Salacgrīvas	-	-	-
Kuivižu	-	-	-
Lielupes	-	-	-
Kopā:	x	x	197,62

Avots: LVAEI aprēķini pēc SM datiem.

