



Agroresursu un
ekonomikas
institūts



EIROPAS SAVIENĪBA

Eiropas Jūrlietu un
zivsaimniecības fonds

Atskaite

Rīcības programmas Eiropas Jūrlietu un
zivsaimniecības fonda atbalsta ieviešanai (ZRP) 2014-
2020

*Izvērtējums par Zilās ekonomikas sektoriem Latvijā
jaunā EJZF 2021-2027 regulējuma tvērumā*

Ziņojumu iesniedza :

.....
Elita Benga

AREI EPC Lauku attīstības novērtēšanas daļas vadītāja

SATURS

SATURS	2
SAĪSINĀJUMI.....	3
KOPSAVILKUMS	4
DARBA SATURS	6
IZMANTOTIE DATI UN METODES.....	7
ZILĀS EKONOMIKAS SEKTORI LATVIJĀ.....	9
1. EJZF 2021-2027 IEGULDĪJUMU NEPIECIEŠAMĪBA ZILĀS EKONOMIKAS SEKTOROS.....	9
Pieejamie ES fondi visām jomām	9
DZĪVIE RESURSI	9
OSTU AKTIVITĀTES	12
KUĢUBŪVE UN REMONTS.....	14
JŪRAS UN UPJU TRANSPORTS.....	16
PIEKRASTES TŪRISMS.....	17
Piekraustes tūrisms - izmitināšana	17
Piekraustes tūrisms - transports.....	20
Piekraustes tūrisms – cits patēriņš.....	20
2. IETEIKUMI ATBALSTA INSTRUMENTIEM EJZF 2021-2027 PROGRAMMAI.....	21
DZĪVIE RESURSI	21
OSTU AKTIVITĀTES	22
KUĢUBŪVE UN REMONTS.....	23
JŪRAS UN UPJU TRANSPORTS.....	23
PIEKRASTES TŪRISMS.....	24
Piekraustes tūrisms - izmitināšana	24
Piekraustes tūrisms - transports.....	24
Piekraustes tūrisms – cits patēriņš.....	25
Kopsavilkums par ES prioritātes inovāciju, zināšanu, zinātnes pārneses un klimata, vides jomās	26
PIELIKUMI.....	28

SAĪSINĀJUMI

AREI	Agroresursu un ekonomikas institūts
CEF	Eiropas Savienojuma Nodrošinājums (Connecting Europe Facility)
CSP	Centrālā Statistikas pārvalde
DVS	ES datu vākšanas satvars (angl.-DCF)
EIB	Eiropas Investīciju Banka
EJZF	Eiropas jūrlietu un zivsaimniecības fonds (EMFF)
EK	Eiropas Komisija
ELFLA	Eiropas lauku fonds lauku attīstībai
ERAF	Eiropas Reģionālās Attīstības Fonds (ERDF)
ES	Eiropas Savienība
ESIF	Eiropas Stratēģisko Investīciju Fonds (EFSI)
EUR	Euro
EZF	Eiropas zivsaimniecības fonds (EFF)
FIFG	Finanšu Instruments Zivsaimniecības Pārvaldībai (Financial Instrument for Fisheries Guidance)
IS	Informācijas sistēma
AIC	EK Apvienotais Izpētes Centrs (angl.- JRC)
KF	Kohēzijas Fonds (CF)
KZP	Kopējā Zivsaimniecības politika
LAD	Lauku atbalsta dienests
LAND	Lauku attīstības novērtēšanas daļa
LAP	Latvijas Lauku attīstības programma/s
LAP 2007-2013	Lauku attīstības programma 2007.-2013. gadam
LAP 2014-2020	Lauku attīstības programma 2014.-2020. gadam (arī Programma)
LEADER	saistītas darbības lauku ekonomikas attīstībai (franču val. Liaisons entre Actions de Développement de l'Economie Rurale)
LZIKIS	Latvijas zivsaimniecības integrētās kontroles un informācijas sistēma
MK	Ministru kabinets
NAP 2014-2020	Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.-2020.gadam
NNS	Nepārtrauktās novērtēšanas sistēma
TEN-T	Transeiropas Transporta Tīklojums (Trans-EURopean-Net-works Transport)
VARAM	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija
VID	Valsts ieņēmumu dienests
VRG	vietējā rīcības grupa
ZM	Zemkopības ministrija
ZRP 2014-2020	Rīcības programma Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda atbalsta ieviešanai Latvijā 2014. - 2020. gada

KOPSAVILKUMS

Darba mērķis bija izvērtēt sektorus, kas sniedz ieguldījumu zilajā ekonomikā Latvijā, ņemot vērā EJZF 2021-2027 regulējuma tvērumu. Darba ietvaros pēc noteiktiem sociālekonomiskiem rādītājiem tika raksturota 28 sektoru attīstība un to ieguldījums zilās ekonomikas attīstībā Latvijā, kā arī izvērtēti sektori, kuros nepieciešami EJZF ieguldījumi 2021.-2027. plānošanas periodā, lai veicinātu KZP mērķa “sekmēt ilgtspējīgas zilās ekonomikas izaugsmi un veicināt pārtikušas piekrastes kopienas” sasniegšanu.

Dzīvo resursu jomā ietilpstošajiem sektoriem ir atšķirīgas vajadzības, bet viena no būtiskākajām ir celt darba ražību. Tādēļ dzīvo resursu jomā 2021.-2027. plānošanas periodā atbalsts būtu paredzams zvejniecības, akvakultūras, zivju apstrādes sektoriem atbilstoši iepriekš veiktajiem LAND pētījumu ieteikumiem.

Akvakultūras sektors Latvijā ir salīdzinoši neliels, bet kopš 2010.gada ir jūtama tā izaugsme. Latvija no akvakultūras produktu neto importētājas kļuvusi par neto eksportētāju. Kooperācijas trūkuma dēļ Latvijas tirgū trūkst vietējās akvakultūras produkcijas, jo katrs atsevišķi uzņēmējs nespēj saražot pietiekamu daudzumu zivju visa gada garumā. Tādēļ kooperācija būtu atbalstāma. Tāpat ir vajadzība sekmēt ieguldījumus produktivitātes kāpināšanai, zināšanu pārnesei un inovācijai. Īpaši sekmējama akvakultūras zivju apstrāde, jo vietējā tirgū dzīvas zivis ir maz pieprasītas. Atbalsts sektoram būtu turpināms, ņemot vērā līdzšinējo ieguldījumu pieredzi, kā arī faktiskās uzņēmēju iespējas pašiem investēt. Sadarbība inovatīvu risinājumu ieviešanā (tostarp jūras akvakultūra) uzlabotu sektora attīstību.

Zivju apstrādes sektora izaugsmes sekmēšanai būtu svarīgi ieguldījumi jaunu noieta tirgu apgūšanai, mārketinga pasākumiem un produktu pievienotās vērtības celšanai. Vairumtirdzniecības sektoram atbalsts nav nepieciešams. Mazumtirdzniecības sektorā nepieciešams atbalsts mazajiem uzņēmumiem, jo īpaši zvejnieku saimniecībām, kas pašas pievieno vērtību zvejas produktiem, izbraukuma tirdzniecības apjomu paplašināšanai un pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanai, uzlabojot piedāvājuma pieejamību iekšzemē.

Ostu aktivitāšu joma vērtējama kā stabila un augsti attīstīta zilās ekonomikas joma Latvijā, kurai raksturīga stabila un vienmērīga ekonomiskā izaugsme. Ostu aktivitāšu jomas pārstāvētajiem sektoriem nepieciešami dažādi ieguldījumi, taču jāņem vērā EJZF ierobežoto atbalsta apjomu un sektoru kapitālietilpību. EJZF atbalsts nākošajā plānošanas periodā būtu jāparedz uzglabāšanas un noliktavu saimniecības sektora modernizācijai un inovāciju ieviešanai. Hidrotehnisko objektu būvniecības sektoram atbalstu var paredzēt objektos, kas ir nozīmīgi un ietekmē Latvijas zivsaimniecības nozares izaugsmi un attīstību - inovatīvu tehnoloģiju hidrobūvju projektēšanā, būvē un apkalpošanā.

Kuģubūve un remonts ir zilās ekonomikas joma ar atšķirīgu attīstību jomas sektoros. Kuģu remonta segments ir nestabils, un tā attīstības perspektīvas ir neskaidras. Turpretī atpūtas un sporta laivu būves sektors, kā arī laivu remonta un apkopes segments turpina attīstīties. Atbalsts no EJZF līdzekļiem jaunajā periodā kuģu un peldošo iekārtu būves sektorā, kā arī atpūtas un sporta laivu būves sektorā var tikt sniegts komersantiem sadarbībā ar augstskolām, zinātniskajām un izpētes institūcijām inovatīvu tehnoloģiju izstrādāšanā.

Jūras un piekrastes ūdens transports būtu uzskatāms par nozīmīgu piekrastes ekonomikas sastāvdaļu, tādēļ potenciāli iekļaujams atbalstāmo sektoru skaitā vietējās attīstības sekmēšanai. Vietēja mēroga projekti gan jūras, gan iekšzemes ūdeņu transporta attīstībai ir atbalstāmi dažādās jomās, kas saistītas ar tūrisma attīstību, kā arī uzņēmējdarbību piekrastē. Tajā skaitā atbalstāma būtu tūrisma infrastruktūras izbūve pie ostām, ar mērķi ilgtermiņā palielināt tūristu plūsmu. Pasažieru pārvadājumi iekšzemes ūdeņos, visticamāk arī perspektīvā var saglabāties kā specifisks pakalpojums, kas galvenokārt saistīts ar tūrisma piedāvājumu. Šajā sektorā ietilpstošās aktivitātes var tikt atbalstītas kontekstā ar piekrastes tūrisma attīstību.

Piekrastes tūrisms un tajā iesaistītie sektori būtu atbalstāmi 3.prioritātes ietvaros. Būtiski veidot sinerģiju starp transportu, izmitināšanu, ēdināšanu, mazumtirdzniecību. Plānojot atbalstu, nepieciešams ņemt vērā citu fondu sniegtās iespējas un izstrādātās attīstības stratēģijas un plānus.

Sakarā ar izmaiņām finansējumā nākošā plānošanas periodā, EJZF finansējums būtu paredzams neliela apjoma projektiem.

Atvēlētais izpildes laiks, kā arī pieejamā informācija (datu detalizācija publiski pieejamajās datu bāzēs) un datu kvalitāte noteica šī darba apjomu, detalizācijas pakāpi un rezultātu kvalitāti.

Ziņojumu sagatavoja Agroresursu un ekonomikas institūta (AREI) Ekonomikas Ekonomikas nodaļas Lauku attīstības novērtēšanas daļas (LAND) pētnieki Mg.soc. I.Biukšāne, Mag.oec. J.Hāzners, Dr.oec. A.Vēveris un Dr.geogr. A.Pužulis sadarbībā ar Mg.sc.ing. E.Bengu. Darba autori izsaka pateicību fokusgrupās iesaistītajiem ekspertiem – Dr.sc.ing.K.Carjovai (Latvijas Jūras akadēmija), Dr.oec.A.Rijkurei (Latvijas Univeristāte), J.Spridzānam (Latvijas Jūras administrācija), T.Grīnfeldam (Mašīnbūves un metālapstrādes rūpniecības asociācija), A.Ziemelei (Latvijas Lauku tūrisma asociācija), Mg.geogr. D.Vinklerei (SIA "Biznesa augstskola Turība"), Dr.geogr. A.Kleperim (Vidzemes Augstskola).

DARBA SATURS

Darba mērķis – izvērtēt sektorus, kas sniedz ieguldījumu zilajā ekonomikā Latvijā, ņemot vērā EJZF 2021-2027 regulējuma tvērumu. Mērķa sasniegšanai izvirzīti sekojoši darba uzdevumi:

- 1) raksturot sektorus, kas sniedz ieguldījumu zilās ekonomikas attīstībā Latvijā;
- 2) izvērtēt, kuros sektoros Latvijā nepieciešami ieguldījumi, lai veicinātu KZP (EJZF) mērķa *“sekmēt ilgtspējīgas zilās ekonomikas izaugsmi un veicināt pārtikušas piekrastes kopienas”* sasniegšanu;
- 3) sagatavot ieteikumus atbalsta instrumentiem EJZF 2021-2027 programmai.

IZMANTOTIE DATI UN METODES

Darbā izmantoti CSP dati par laika periodu no 2007.līdz 2017.gadam un tie aptver informāciju par katru sektoru valstī kopumā. Sektoru analīzei no CSP datiem tiek izmantoti sekojoši mainīgie un rādītāji: nodarbinātība (nodarbināto personu skaits), algas, apgrozījums, bruto pievienotā vērtība, peļņas daļa (bruto darbības pārpalikuma attiecība pret apgrozījumu), darba ražīgums (bruto pievienotā vērtība pret nodarbināto personu).

Informācijai par katras jomas un sektora nozīmi zilajā ekonomikā, kā arī salīdzinājumam starp Baltijas valstīm, izmantota informācija no ES ziņojuma par zilo ekonomiku¹, kura balstīta uz Eurostat un AIC datiem. No šī ziņojuma izmantota informācija par nodarbināto skaitu, pievienoto vērtību, neto apgrozījumu, kā arī pievienoto vērtību uz nodarbināto dalījuma pa sektoriem (atkarībā no datu pieejamības) tiktāl, cik tas attiecas uz zilo ekonomiku. Konfidencialitātes un dažādu citu iemeslu dēļ gan CSP datos, gan AIC ziņojumā daļa no datiem nav pieejami.

ES ziņojumā zilās ekonomikas sektoru analīze tika balstīta uz Eurostat biznesa strukturālās statistikas (SBS) standartizētajiem datiem, papildinot tos ar ES datu vākšanas satvara (DVS jeb angl.val.DCF) datiem par primārajiem sektoriem (zvejniecība un akvakultūra). Ņemot vērā laika nobīdi SBS un DVS datu publiskošanā, pēdējais pieejamais gads ir 2017. gads, kurš izmantots par references gadu ziņojumā. Bāzes gads ir 2009. gads. Šajā ziņojumā atsevišķiem sektoriem ir identificēta tā daļa, kura attiecināma uz zilo ekonomiku, kur datu aprēķinu metodika aprakstīta ES ziņojumā¹. Tiem sektoriem, kuros tikai daļa attiecināma uz zilo ekonomiku, veikti atsevišķi aprēķini. Sektoru identificēšanā tika izmantoti SBS dati par uzņēmumiem, kuri grupēti atbilstoši katra uzņēmuma deklarētajai galvenajai aktivitātei atbilstoši EK ekonomisko aktivitāšu statistiskajai klasifikācijai (NACE Rev.2). Katras jomas sektoru kopsavilkumu tabulās, lai salīdzinātu Baltijas valstis, izmantoti Eurostat dati.

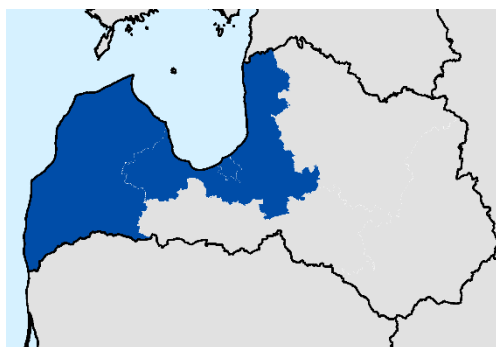
Piekrastes tūrisms ir īpaša joma. Tā nav atsevišķa ekonomiska aktivitāte, bet drīzāk tā ir specifiska patērētāja tipa (tūrista) aktivitāšu kopa. Piekrastes tūrisms notiek, ja valsts apmeklētājs ceļo uz piekrastes pašvaldību un tajā pavada vismaz vienu nakti. Saskaņā ar ES ziņojuma metodiku šai kategorijai piederīgi ir izdevumi par uzturēšanos, transportu un tādi citi tūristu izdevumi kā kultūras un rekreācijas preces, specializētu veikalu preces, pārtikas un dzērienu pakalpojumi. Lai aprēķinātu piekrastes tūrisma ieguldījumu zilajā ekonomikā, tiek izmantota īpaša metodoloģija, kombinējot SBS un tūrisma statistikas datus. Piekrastes tūrismam jūrlietu proporcija tiek aprēķināta kā piekrastes pašvaldībās pavadīto tūristu nakšu īpatsvars dalībvalsts tūristu nakšu kopskaitā. No ES ziņojuma par zilo ekonomiku tika izmantoti dati, lai raksturotu Latvijas tūrisma nozares vietu Baltijā, salīdzinot ar Lietuvu un Igauniju (nodarbinātība, apgrozījums, pievienotā vērtība, produktivitāte) sadalījumā pa sektoriem, kas attiecas uz tūrismu.

Dati par uzturēšanās, transporta un citām aktivitātēm nevar tikt sadalīti tūrisma un *ārpus* tūrisma aktivitātēs. Lai atvasinātu šādus novērtējumus, nepieciešami papildus soļi, piemēram, SBS datu kombinēšana ar specifisku statistiku un apsekojumiem par tūrismu. Piemēram, lai aprēķinātu uz piekrastes tūrismu attiecināmā transportā nodarbināto personu skaitu, vispirms no apsekojumiem par tūristu izdevumiem tiek aprēķināti izdevumi par tūrisma transportu. Pēc tam tiek aprēķināta nodarbināto personu attiecība pret apgrozījumu visās transporta aktivitātēs (tūrisma un *ārpus* tūrisma). Tūristu transportā nodarbināto personu skaits tiek aprēķināts, sareizinot šos mainīgos.

¹ EUROpean Commission (2019). The EU Blue Economy Report. 2019. Publications Office of the EUROpean Union. Luxembourg.

Atbilstoši ES ziņojuma metodikai Latvijā tajos zilās ekonomikas sektoros, kuri netiek uzskatīti par pilnā mērā jūrlietu, tiek iekļauti uzņēmumi, kuri atrodas pārējā valsts teritorijā, izņemot Vidzemi, Zemgali un Latgali (1.A att. NUTS3 reģioni). Šāda pieeja tiek izmantota, lai novērtētu piekrastes teritoriju datus, gadījumos, kad zemākā līmenī tie nav pieejami. Tas rada problēmas piekrastes tūrisma sektora novērtēšanā, jo veidojas pretruna ar ES ziņojumā iekļauto piekrastes pašvaldību definīciju. Tā nosaka, ka pašvaldība ir uzskatāma par piekrastes pašvaldību, ja tai ir krasta līnija, vai arī 50% no tās teritorijas atrodas ne tālāk par 10km no jūras². Savukārt uz CSP datiem balstītais novērtējums ietver visu valsts teritoriju, jo sīkākā dalījumā dati publiskajās datu bāzēs nav pieejami. Latvijas gadījumā šīs teritorijas sakrīt.

Pēc Eurostat klasifikācijas uz piekrasti attiecas tās pašvaldības, kas robežojas ar jūru.(1.B att.) Eurostat dati, kas lietoti, lai analizētu tūristu izmitināšanā pavadītās nakts (cilvēknaktis) piekrastes un nepiekrastes teritorijās ir balstīti uz augstāk minēto teritoriālo dalījumu.



A. ES ziņojuma metodika (NUTS3 reģ.)



B. Eurostat klasifikācija

1. attēls. Piekrastes teritorija, kas tiek izmantota dalījumam piekraste un ārpus piekrastes.

Datu avots: Eurostat

Jāņem vērā, ka CSP dati par Latvijas tūrismu kopumā ietver republikas pilsētas – Rīgu un Jūrmalu, kur ir vislielākais izmitināšanas, mazumtirdzniecības, ēdināšanas sektoru īpatsvars. Arī ES ziņojumā piekraste ietver Rīgu un Jūrmalu.

Piekrastes apgabalu īsā definīcija ir sniegta Eurostat Teritoriālo Tipoloģiju Rokasgrāmatas 4 sadaļā³. Tūrisma raksturošanai ir izmantoti Eurostat dati par nakšņošanu (cilvēknaktis) piekrastes un iekšzemes teritorijās (tabula: tour_occ_ninatc).

Papildus kvantitatīvo datu analīzei, darbā izmantotas kvalitatīvās metodes – ekspertu intervijas un fokusgrupas, Delphi metode. Tas bija nepieciešams, lai iegūtu papildu informāciju par analizējamiem sektoriem, kā arī sniegtu plašāku vērtējumu par esošo stāvokli, perspektīvām un identificētu atbalsta nepieciešamību un virzienus nozaru pārstāvju skatījumā. Darba gaitā tika organizētas divas fokusgrupas – viena par jūras transporta tematiku (9.09.2019.), otra – par tūrisma attīstību (11.09.2019.), kurā piedalījās gan zinātnieki no Latvijas Univesitātes un Latvijas Jūras akadēmijas, Vidzemes Augstskolas, SIA "Biznesa augstskola Turība", gan pārstāvji no Mašīnbūves un metālapstrādes rūpniecības asociācijas, Latvijas Jūras administrācijas.

² European Commission (2019). The EU Blue Economy Report. 2019. Publications Office of the European Union. Luxembourg.

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Territorial_typologies_manual_-_coastal_areas

ZILĀS EKONOMIKAS SEKTORI LATVIJĀ

1. EJZF 2021-2027 IEGULDĪJUMU NEPIECIEŠAMĪBA ZILĀS EKONOMIKAS SEKTOROS

Pieejamie ES fondi visām jomām

Jomu un sektoru atbalsts galvenokārt vērtējams ņemot vērā 3.prioritāti, kas saistāma ar piekrastes teritorijas attīstību Sabiedrības virzītas vietējās attīstības (SVVA) pasākumu ietvaros, pamatojoties uz priekšlikumiem ES Regulai Strasbūrā 12.6.2018. Lai izvērtētu zilās ekonomikas sektoru atbalsta iespējas arī no citiem ES fondiem, izveidota tabula, kurā atzīmēti dalībvalstīm pieejamie finansējuma avoti ES zilās ekonomikas jomās 2.1. tabulā.

2.1. tabula. Dalībvalstīm pieejamie finansējuma avoti ES zilās ekonomikas jomās (2014-2020)

	ELFLA	EFSI	EIB	EMFF	ERDF	CEF	TEN-T	EFF	FIFG	CF
Dzīvie resursi										
Ostu aktivitātes										
Kuģubūve un remonts										
Jūras transports										
Piekrastes tūrisms										

Avots: Autoru apkopojums no European Commission (2019). The EU Blue Economy Report. 2019. Publications Office of the European Union. Luxembourg.

Investīcijas ostu infrastruktūrā ir tiesīgas saņemt ES līdzfinansējumu no ERAF un KF ar dalītu pārvaldību, kā arī no Transeuropas Transporta Tīklojuma (TEN-T) un Eiropas Savienojuma Nodrošinājuma (CEF) ar EK tiešu pārvaldību. Papildus finansējumam no ES budžeta investīcijas ostās kreditē arī Eiropas Investīciju Banka (EIB).

Dalībvalstīs izveidotās un ieviestās Viedās Stratēģijas tiek atbalstītas no ERAF, papildinot šo atbalstu ar valsts un reģionālo publisko un privāto finansējumu.

Dalībvalstis savos daudzgadu Nacionālajos attīstības plānos (NAP) kvantificē akvakultūras ražošanas pieauguma mērķus savos atbalsta sektoros. Atbalsts tika sniegts ar Finanšu Instrumentu Zivsaimniecības Pārvaldībai (FIFG) un esošajā plānošanas periodā tiek sniegts no EJZF (iepriekš EZF).

Piekrastes un jūras tūrisms Zilās attīstības stratēģijā tiek identificēts kā sektors ar augstu potenciālu ilgtspējīgai nodarbinātībai un izaugsmei. Darbības EK vadībā fokusējas uz SVVA, kuras balsta EJZF, kā arī tiešais finansējums zemūdens kultūras mantojuma projektiem. Bez EJZF ievērojamu atbalstu sniedz arī ERAF.

ES ar EIB palīdzību ir ieviesusi Zaļās Kuģošanas Garantiju Programmas un Zaļās Kuģošanas Programmas aizdevumus. Finansējums tiek novirzīts caur platformu kopumu, ieskaitot ESIF un Eiropas Savienojuma Nodrošinājumu (CEF). EIB sniedz finanšu garantijas.

DZĪVIE RESURSI

Zvejniecība

Latvijas zvejniecības sektora dalībniekiem pēdējos divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam bija pieejams vairāku ES fondu finanšu atbalsts. Šajā laika posmā atbalsts tika gūts no ERAF, EZF un EJZF gandrīz 130 milj. EUR apmērā, ietverot valsts un privāto līdzfinansējumu. Lielākais atbalsts sniegts no EZF un EJZF (t.sk., ietverot valsts

līdzfinansējumu) - 99,7%, bet atlikušais: no ERAF (t.sk., ietverot valsts līdzfinansējumu) – 0,3%. Atbalsts tika sniegts zvejniecības uzņēmumiem, biedrībām, dažādām institūcijām (pašvaldībām, ostu pārvaldēm, BIOR) un privātpersonām (zvejas kuģu apkalpes locekļiem, kas zaudēja darbu zvejas kuģu sadalīšanas rezultātā).

No kopējā finansējuma 89% novirzīti zvejniecības attīstībai⁴ - zvejas flotes sabalansēšanas pasākumiem ar pieejamajiem zivju resursiem (zvejas darbību pārtraukšanai), zvejas ostu, piestātņu un izkrāvumu vietu modernizācijai⁵, zivju uzglabāšanas un apstrādes procesa modernizācijai⁶, zvejas produktu ražotāju organizāciju attīstībai⁷, jaunu noieta tirgu apgūšanai un zvejas flotes modernizācijai. Savukārt atlikušie 11% finansējuma tika novirzīti citu sektoru attīstībai – akvakultūrai, zušu krājumu papildināšanai, kā arī uzņēmējdarbības attīstībai zivsaimniecībai nozīmīgajās teritorijās.

Sekmējot vienmērīgu zivju resursu atjaunošanos un īstenojot ilgtermiņā videi draudzīgas zvejas iespējas, var sekmēt zvejniecības sektorā (īpaši piekrastē) darbojošos uzņēmumu stabilitāti. Zvejniecības sektora attīstības sekmēšanai konstatētas vajadzības atrodamas iepriekš veiktajos LAND pētījumos⁸.

Latvijas ekonomikas attīstībā zvejniecībai vienmēr ir bijusi būtiska nozīme, it īpaši Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes teritoriju attīstībā. Ar EJZF atbalstu un valsts līdzfinansējumu 2021.-2027. plānošanas periodam var veicināt zvejniecības sektora (īpaši piekrastes zvejniecības) attīstību.

Akvakultūra

Latvijas akvakultūras sektora attīstībai divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam ir izmantots gandrīz tikai EZF un EJZF atbalsts. Pārējo fondu (ERAF u.c.) atbalsts šīs nozares attīstībai bijis nenozīmīgs.

Akvakultūras attīstībai no EZF un EJZF izmaksātais publiskais finansējums 2007.-2013.g. un 2014.-2020.g. periodos līdz 30.09.2019. ir aptuveni 36 milj.EUR, tajā skaitā 2014.-2020.g. periodā 9,5 milj. EUR. Akvakultūras procesu modernizācijai (dažādu iekārtu iegādei, zivju audzēšanas un inkubācijas cehu izveidei, dīķu rekonstrukcijai, traktortehnikas iegādei, u.c.) ir izmaksāti 25,9 milj.EUR (t.sk. šajā periodā 5,06 milj. EUR), bet ūdens vides pasākumiem akvakultūrā – 10 milj. EUR.

Akvakultūrai sniegtais atbalsts un tā rezultāti ir detalizēti vērtēti līdzšinējos LAND pētījumos⁹.

⁴ Ņemot vērā to, ka zvejniecības uzņēmumi papildus nodarbojas arī ar zivju apstrādi un ES fondu atbalsta ietvaros ir iegādājušies dažādas iekārtas un aprīkojumu, un veikuši aktivitātes jaunu noieta tirgu apgūšanai, u.c., šeit netiek nodalīts finansējums zvejniecībai un zivju apstrādei.

⁵ Zvejas ostu, piestātņu un izkrāvumu vietu modernizācijai - piestātņu atjaunošanai, molu rekonstrukcijai, izkraušanas un zvejas aprīkojuma uzglabāšanas vietu modernizācijai, zvejas kuģu inventāra un aprīkojuma iegādei, dažādu pārvietošanas iekārtu, ledus mašīnu un apgādes iekārtu iegādei, saldētavu un novietņu, zvejas produktu šķirotavu un atvērētavu izbūvei, u.c.

⁶ Zivju uzglabāšanas un apstrādes procesa modernizācijai - ražotņu un pārstrādes cehu modernizācijai, tehnoloģisko iekārtu, aparatūras un aprīkojuma iegādei, svaigo zivju ātrsaldētavu, zivju kūpinātavu un citu kameru izbūvei, un teritorijas labiekārtošanai.

⁷ Zvejas produktu ražotāju organizāciju attīstībai - zvejas ostu un izkraušanas vietu modernizācijai, pievienotās vērtības, produktu kvalitātes un nevēlamas nozvejas izmantošanai, ražošanas, pārstrādes un mārketinga iekārtu un infrastruktūras atjaunošanai, uzglabāšanas atbalstam, sertifikātu iegūšanai, dalībai starptautiskās izstādēs, un ar Ražošanas un tirdzniecības plānu izstrādi un īstenošanu saistīto administratīvo izdevumu segšanai.

⁸ LAND veiktie pētījumi par piekrastes zvejniecību: “Zvejniecības attīstība Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes joslā (piekrastes zveja)”, “Investīciju iespējas zvejas kuģos” un “ZRP ieguldījumi zvejniecībā KZP mērķu sasniegšanai”.

⁹ “ZRP ieguldījumi akvakultūrā KZP mērķu sasniegšanai”, LAND 2017.g.novembris.

EJZF atbalsts un valsts līdzfinansējums akvakultūrai būtu jāparedz arī 2021.-2027. plānošanas periodā, lai sekmētu straujāku šī sektora izaugsmi.

Zivju apstrāde

Latvijas zivju apstrādes sektora dalībniekiem pēdējos divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam saņēma atbalstu 107 milj. EUR apmērā no ELFLA, ZVFI un EZF ietverot valsts un privāto līdzfinansējumu. Lielākais atbalsts tika sniegts no EZF un EJZF ar valsts līdzfinansējumu – 99%, bet vismazākais: no ELFLA ar valsts līdzfinansējumu – 1%.

No kopējā finansējuma 86% tika vērsti uz zivju apstrādes attīstību. Finansējums tika novirzīts ražošanas modernizācijai un attīstībai - dažādu tehnoloģisko iekārtu un aprīkojuma iegādei, cehu-ražotņu, palīgēku, uzglabāšanas kameru, saldētavu, laboratoriju, u.c. ēku rekonstrukcijai un jaunizbūvei, t.sk. teritorijas labiekārtošanai. Finansējums tika vērsts arī uz darbinieku kvalifikācijas paaugstināšanu, darba higiēnas un drošības apstākļu uzlabošanu, un negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanai. Savukārt atlikušie 14% finansējuma tika novirzīti citu jomu attīstībai – zvejniecības, akvakultūras un tūrisma attīstībai. Zivju apstrādes uzņēmumiem, kuri nodarbojas ne tikai ar zivju apstrādi, bet arī ar zvejniecību un akvakultūru, tika piešķirtas kompensācijas zvejas intensitātes sabalansēšanai un kompensācijas par ūdens vides pasākumiem akvakultūrā, kā arī kompensācijas ražotāju organizācijām par administratīvajiem izdevumiem.

Zivju apstrādes sektoram Latvijā ir ne tikai sena vēsture un tradīcijas, bet tas spēj ražot pasaules tirgū konkurētspējīgu produkciju. EJZF atbalsts šim sektoram būtu vēlams arī 2021.-2027. plānošanas periodā.

Vairumtirdzniecība

Latvijas vairumtirdzniecības sektora attīstībai divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam ir izmantots gandrīz tikai EZF un EJZF atbalsts. Pārējo fondu (ERAF u.c.) atbalsts šīs nozares attīstībai nav saņemts.

Lielākajiem zivju pārstrādes uzņēmumiem sadarbība ar vairumtirgotājiem nav nepieciešama, jo saražotās produkcijas apjomi ir pietiekami tiešām piegādēm Latvijas lielākajiem mazumtirdzniecības tīkliem. Turpretī mazajiem uzņēmumiem vairumtirdzniecības uzņēmumi izmanto “miksēšanas” paņēmieni ar vairāku uzņēmumu produkcijas klāsta piedāvāšanu lielveikalu tīkliem. Tādējādi mazajiem uzņēmumiem nav nepieciešamas investīcijas attiecīgos transporta līdzekļos, vai arī transporta pakalpojumu organizēšanā.

Mazumtirdzniecība

Latvijas mazumtirdzniecības sektora attīstībai divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam ir izmantots gandrīz tikai EZF un EJZF atbalsts. Pārējo fondu (ERAF u.c.) atbalsts šīs nozares attīstībai nav saņemts.

Specializētās zivju un zivju produktu mazumtirdzniecības sektors pastāvīgi sašaurinās, paplašinoties lielveikalu tīklu atbilstošajam piedāvājumam. Bez tam lielākajos lielveikalu tīklos svaigu zivju piedāvājums tiek atjaunots divas reizes nedēļā. Tomēr sektorā ir iespējama jaunu tirdzniecības vietu izveidošana saistībā ar līdzīga sortimenta sabiedriskās ēdināšanas piedāvājumu. Tādējādi sabiedriskās ēdināšanas uzņēmumu klientiem tiek dota iespēja ēdienus “dublēt”, tos gatavojot pašiem mājās. Šādā mazumtirdzniecībā klientiem tiek piedāvāts svaigo jūras produktu klāsts. Šī segmenta izaugsme ir iespējama saistībā ar tradicionālo sadzīves vērtību atgriešanos un ēdienu gatavošanu un viesu uzņemšanu mājās.

Perspektīvs tirgus segments ir arī atpazīstamu vairumtirgotāju savas interneta mazumtirdzniecības izveidošana. Šāda tirdzniecības veida izveidošanas un uzturēšanas

izmaksas ir minimālas, jo nav nepieciešamības veidot produktu uzkrājumus. Lielākā daļa interneta tirgotāju piedāvā arī pasūtījumu piegādes klientiem. Parasti mazumtirgotāji piedāvā tādas regulāri no Latvijas zvejniekiem iepirkta svaigas zivis kā zandarti, reņģes, sami, foreles, karpas, stores, līņi, brekši, līdakas, vimbas, raudas, asari, butes, mencas, grundiņi, salakas, vēdzeles, zuši, nēģi, sīgas, pālījas, laši, kā arī no Norvēģijas un Somijas importētus lašus, foreles un taimiņus.

Piekrastes teritorijās ar nelielu iedzīvotāju blīvumu specializētu zivju veikalu darbība ir apgrūtināta, un mazumtirgotāji to nereti papildina ar izbraukuma tirdzniecību. Tomēr tās veikšanai ir nepieciešamas investīcijas specializēta, ar aukstuma vitrīnām aprīkota, transporta iegādē un uzturēšanā. Tādējādi tirdzniecību no piekrastes ir iespējams paplašināt.

Latvijas iedzīvotāju zivju un zivju produktu patēriņš uz cilvēku gadā pastāvīgi nedaudz samazinās. Nepieaugot iedzīvotāju skaitam, tirgus ietilpība tādējādi samazinās. Turklāt apmēram pusi no zivju un zivju produktu patēriņa veido no ES valstīm un Norvēģijas importētais atvēsinātais lasis un forele. Pastāvot eksporta noieta tirgu ģeogrāfijas paplašināšanas un apjomu palielināšanas problēmām, pārdošanas veicināšana vietējā tirgū ir uzskatāma par nozīmīgu līdzekli zivju un zivju pārstrādes tirgus kopējās ietilpības saglabāšanai un palielināšanai.

Vairāki mazie piekrastes uzņēmēji publiski pieejamajos medijos norādījuši, ka šāda tirdzniecības forma ir uzskatāma par perspektīvu, jo zivju pārstrādes produktu ar īsu uzglabāšanas laiku pieejamība iekšzemē ir zema. Bez tam no piekrastes attālināto novadu iedzīvotāju iespējas iegādāties šos produktus piekrastē esošajos tirdzniecības punktos ir ierobežotas.

Tiesās tirdzniecības segmentam ir attīstības iespējas, palielinot sasniedzamības apgabalu ar darbības paplašināšanu iekšzemē. Mazo uzņēmumu izbraukuma tirdzniecības apjomu paplašināšana un pakalpojumu kvalitātes nodrošināšana, uzlabotu piedāvājuma pieejamību iekšzemē.

OSTU AKTIVITĀTES

Uzglabāšana un noliktavu saimniecība

Nozares eksperti pauž viedokli, ka aktīvas sezonas gadījumā Latvijās ostās trūkst noliktavu (piem., graudu uzglabāšanai). Gan graudaugi, gan koksnes granulas, sezonālitate ir periodā septembris – aprīlis. Tūkstais periods maijs-jūlijs. Izmantotāji - vietējie komersanti - termināli, kas ir telpu īpašnieki, iznomā graudaugu tirgotājiem (galvenokārt Lietuvas uzņēmumu filiāles Latvijā). Sezonas laikā pie labas un vidējas ražas telpu platības trūkst, bet ārpus sezonas paliek neizmantotas. Izbūvētās uzglabāšanas telpas un noliktavas nespēj nodrošināt efektīvāku pakalpojumu sniegšanu. Nepieciešamas inovatīvas uzglabāšanas telpas un noliktavas, kas ir dārgas, bet spēj atvieglot izkraušanas un iekraušanas darbus. Pašlaik inovāciju prototipiem nav pietiekama finansējuma, kas apgrūtina inovāciju ieviešanu Latvijas ostu teritorijā. Līdz ar to eksperti vērs uzmanību uz inovāciju prototipu projektu nepieciešamību. Ekspertu skatījumā ir svarīgi plānot loģistiku ārpus sezonas noslodzei. Sektora saimnieciskā darbība ir vērsta uz pakalpojumu sniegšanu, un to pastāvēšana ir atkarīga no citu nozaru vajadzībām un attīstības.

Līdzšinējās regulas redakcijā EJZF atbalstu nevar atvēlēt uzglabāšanas telpām un noliktavām, kas paredzētas zvejas un akvakultūras produktu uzglabāšanai. Regula nosaka, ka EJZF atbalsts netiek paredzēts loģistikas ķēdē veiktām uzglabāšanas darbībām, kas tieši vai netieši iedarbina tirgus intervences mehānismu, kura mērķis ir uz laiku vai pavisam izņemt no tirgus zvejas vai akvakultūras produktus, lai samazinātu piedāvājumu un mainītu cenas.

Vadoties no CSP datu analīzes rezultātiem, var spriest, ka sektors ir konkurētspējīgs, par ko liecina pievietotās vērtības gandrīz divkārtīga palielināšanās. Sektors salīdzinājumā starp pārējiem ostu aktivitāšu sektoriem un Baltijas valstīm nav pārlieku kapitālietilpīgs, un tas ir konkurētspējīgs.

Nozares eksperti vērs uzmanību uz sektora modernizācijas un inovāciju nepieciešamību.

Ūdens transporta palīgdarbības

Šobrīd Latvijas ostās 77% veido Krievijas kravas, kur izkrāvumi laika gaitā samazināsies pateicoties tam, ka Krievijā tiek attīstīta vietējā ostu infrastruktūra. Lai Latvijas ostu kravu apgrozījums nesamazinātos, jārod risinājumi jaunu kravu piesaistei, kam attiecīgi nepieciešama labi strukturēta un modernizēta infrastruktūra, un attiecīga kapacitāte. Jāņem vērā, ka sektora sniegtos pakalpojumus (ostu un kuģu piestātņu darbība, navigācijas, loču, noenkurošanas un lihtera pakalpojumi, glābšanas darbi, bāku darbība, u.c.) var izmantot arī zivsaimniecības nozarē darbojošies uzņēmumi, līdz ar to sektora darbībai ir ietekme uz citām nozarēm.

Vadoties no CSP datiem, ūdens transporta palīgdarbību sektors ir raksturojams kā ātri augošs sektors, par ko liecina sektora augstā pievienotā vērtība un tās strauja palielināšanās. Sektoram ir iespējas piesaistīt ERAF atbalstu kravu transporta attīstībai.

Kravu iekraušana un izkraušana

Latvijā ostu darbībai kā transporta veids nav piesaistīts dzelzceļš dažāda veida pakalpojumu piegādei. Dzelzceļa pieslēgšana ostām ir sarežģīts politisks jautājums, jo nav zinātnisku pētījumu par tā izbūves sekām uz dzīvojamo teritoriju attīstību un vietējo iedzīvotāju atsaucību. Piemēram, Skultes osta ir tuvākā osta (attālums 4 km) šobrīd jau izbūvētam dzelzceļam, taču tiešas piesaistes dzelzceļam ostai joprojām nav. Šajā jautājumā būtu liela nozīme valsts līmeņa pētījumiem par Latvijas ostu un dzelzceļa tīklu savienojumiem un to sociālekonomisko un politisko ieguvumu. Nozares eksperti uzskata, ka Latvijas ostās nav un tuvākajā perspektīvā nebūs pietiekami kravu, lai tās varētu pilnvērtīgi noslogot. Ostām ir svarīgi, lai būtu attiecīgā kravu struktūra un pārstrādes apjomi. Svarīgi, lai tās tiktu pozicionētas uz kravu ar augstu pievienoto vērtību apstrādi, kā piem., konteineru kravas. Līdz ar to svarīgs ir atbalsts uz eksportu vērstiem projektiem, kas ostām sniegtu iespēju apgrozīt kravas ar augstu pievienoto vērtību.

EJZF atbalsts netiek paredzēts darbībām, kas saistītas ar jaunu ostu un jaunu izkraušanas vietu būvniecību. Vadoties no CSP datiem, var secināt, ka sektors ir attīstīts un kapitālietilpīgs, par ko liecina augsta pievienotā vērtība un tas, ka salīdzinājumā ar zivju apstrādes sektoru, kam ir bijis līdzīgs nodarbināto skaits, tika sasniegts stipri augstāks darba ražīgums un lielāks neto apgrozījums. EJZF atbalsts un valsts līdzfinansējums 2021.-2027. plānošanas periodā kravu iekraušanas un izkraušanas sektoram nebūtu jāparedz.

Hidrotehnisko objektu būvniecība

Ostu nepietiekamais finansējums līdz šim ir kavējis veikt visus nepieciešamos ūdens ceļu padziļināšanas un molu atjaunošanas darbus, neskatoties uz to, ka atsevišķās ostas jau ir izmantojušas ES fondus šīs infrastruktūras sakārtošanai. Sektora saimnieciskā darbība ir vērsta uz dažādu objektu (ostu, upju un atpūtas piestātņu, ūdensceļu, u.c.) būvi un ūdensceļu bagarēšanu, kas ir svarīgi elementi Latvijas zivsaimniecības nozares saimnieciskās darbības nodrošināšanai un attīstības sekmēšanai. Atbalsts ūdens ceļu padziļināšanai un molu atjaunošanas aktivitātēm ir ļoti svarīgs, jo primāri nodrošina ostu sasniedzamību un nākotnē var radīt papildus ienākumus.

Nozares eksperti vērš uzmanību uz ūdensceļu padziļināšanas darbu nepieciešamību vairākās Latvijas mazajās ostās, lai nodrošinātu un piesaistītu kuģus ar lielāku iegrimi. Tāpat eksperti vērš uzmanību uz valsts līmeņa investīciju nepieciešamību objektu izbūvei/modernizācijai un ūdensceļu bagarēšanai, kas ir finansiāli dārgs pakalpojums. EJZF atbalsts un valsts līdzfinansējums 2021.-2027. plānošanas periodā hidrotehnisko objektu būvniecības sektoram tiešā veidā nebūtu paredzams, bet būtu atbalstāms kā aktivitāte, kur zivsaimniecības nozares uzņēmumi ir projektu iniciatori (skat. 3. nodaļā).

Apkopojoša informācija par Latvijas ostām un to attīstībai pieejamo ES fondu atbalstu atspoguļota 1. pielikumā.

KUĢUBŪVE UN REMONTS

Kuģu un peldošo iekārtu būve

Latvijas kuģu un peldošo iekārtu būves sektora attīstībai divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam ir izmantots gandrīz tikai EZF un EJZF atbalsts. Pārējo fondu (ERAF u.c.) atbalsts šīs nozares attīstībai nav saņemts.

Šo sektoru Latvijā pārstāv atšķirīgas kompānijas. Lielie uzņēmumi, nosaka iespējas darboties arī citiem mazajiem uzņēmumiem. Pašreizējā situācija ir ļoti nenoteikta sakarā ar divu lielāko uzņēmumu darbību. Mazie sektora uzņēmumi darbojas Latvijas ostās, un to sniegtie pakalpojumi ir ļoti dažādi.

Atsevišķas kompānijas piedāvā kuģus un konstrukcijas no alumīnija. “Latitude Yachts” ir ekskluzīvs jahtu zīmols Tuvo Austrumu tirgum. Šī modeļa jahtas tiek projektētas un pilnībā uzbūvētas Latvijā, tām piemēroti visaugstākie ekskluzīvo jahtu standarti, bet jahtu korpusi izgatavoti no dažādiem kompozītmateriāliem, izmantojot jaunākās zinātnes tehnoloģijas. Kompānijas ar pieredzi laivu restaurācijas jomā atjauno vēsturiskās zvejas laivas, koka kuģus, kuterus un seno burinieku priekšmetus, nodrošinot ekspozīciju izveidi attiecīgā profila muzejiem (ar EJZF atbalstu). Luksusa katamarānu ražotāji 2019. gadā strādā pie divo 19.5 metrus garu katamarānu būves. Katrs no šiem peldlīdzekļiem izmaksā apmēram 1.5 miljonus EUR. Visi uzņēmumā saražotie katamarāni tiek eksportēti uz tādām valstīm kā Francija, Itālija un Maurīcija. Iepriekš uzbūvētie un renovētie augstākās klases katamarāni ar augstu komforta līmeni un līdz 30 braucēju ietilpību tiek piedāvāti nomāšanai izbraucieniem.

Vairākas kompānijas ir specializējušās tādu iekārtu ražošanā kā pontoni, laipas, peldošas nojumes, peldošas mājas (komerciālās, industriālās un dzīvojamās struktūras), peldošās degvielas uzpildes stacijas. Tiek ražotas arī kapilārcaurules apkures sistēmām. Pontonu segmentā bez standarta koka pontoniem tiek piedāvāti arī lielās noslodzes betona pontoni un viļņlauži, kā arī pontoni peldošām ēkām, kurus var izmantot arī, lai izbūvētu peldošās apkalpošanas celtnes jahtu/kuteru piestātnēs, vai arī pastāvīgu māju būvēšanai un lietošanai visa gada garumā. Peldošajām ēkām ir iespējams izveidot arī koka papildu klāju, karkasu apkalumus un apvienotas elektrības un kanalizācijas komunikācijas.

Atpūtas un sporta laivu būve

Latvijas atpūtas un sporta laivu būves sektora attīstībai divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam ir izmantots gandrīz tikai EZF un EJZF atbalsts. Pārējo fondu (ERAF u.c.) atbalsts šīs nozares attīstībai nav saņemts.

Pēdējo gadu laikā jahtu un kuteru pieprasījums strauji palielinājies, tādējādi arī vietējo ražotāju tirgus iespējas pieaug. Tomēr tirgu ietekmē tādi ar piedāvāto produktu veidu, cenu un kvalitāti tiešā veidā nesaistīti faktori kā kuģa siltās ziemas glabāšanas iespējas, stacionāras kvalitatīvas tehniskās apkopes, mazgāšanas un remonta pieejamība. Bez tam liela nozīme ir arī

jahtu īslaicīgas izcelšanas un ielaišanas ūdenī iespējas uz vietas savā ostā, iepriekš nepasūtot ceļamkrānu, kā arī ērta servisa centra pieejamība kuģu mazgāšanai.

Pēdējo gadu laikā pieprasījums pieaug pēc funkcionālākām sporta un atpūtas laivām. Patērētājiem nepieciešams piedāvāt ne tikai ātrgaitas luksus jahtu pārdošanu bez turpmāka servisa, bet arī turpmāku to apkopi. Tādējādi tirgus pieaugums lielā mērā ir atkarīgs no servisa pakalpojumu apjoma, kvalitātes un pieejamības. Parasti šādi servisa centri nodarbojas arī ar peldlīdzekļu izplatīšanu, tādējādi vietējiem ražotājiem tirgū ir jākonkurē ar šādu servisa centru piedāvātajiem tādiem ārzemju zīmoliem kā Bavaria, Chris Craft un BOESCH par pieņemamām cenām un ar pietiekamu komforta un kvalitātes līmeni. Jauna peldlīdzekļa iegādes gadījumā nereti pastāv iespēja daļēju iemaksu veikt, nododot veco laivu.

Kopumā patērētāji vispirms izvēlas iegādāties mazāka izmēra jahtu un pēc tam pakāpeniski pāriet uz lielāka izmēra kuģiem. Jaunu laivu pieprasījuma pieaugums lielā mērā ir atkarīgs no pircēju kreditēšanas iespējamun operatīvā līzīngā pakalpojuma pieejamības. Tirgū nozīmīgākais mārketīngā pasākums īkgādējā īzstāde “Boatshow”.

Kopumā īespējams uzskatīt, ka Latvīyas īlielākie ražotāji konkurē ne ītikai Latvīyas, bet gan īvisu Baltīyas valstu ītirgū. Vīetējo ražotāju eksporta apjomi uz Skandināvīyas valstīm veīdo īlielāko daļu no īpiedāvājuma. Segmenta produkcīya nav paredzēta dārgu ījahtu un īlaīvu eksportam, īo tā nebūtu konkurētspējīga ar Eīropas spēcīgajiem un īstabilajiem zīmoliem.

Latvīyas uzņēmumos šajā sektorā īdomīnē roku darbs, tomēr klientu uztverē tā īpievīenotā vērtība īzināmā mērā kalpo kā īgarantīya īlaīvas īkvalītātei. Līela daļa uzņēmumu īr mazi, nav īautomatīzētu līnīju, tāpēc īpastāv īliela atkarība no attīecīgā darba veīcēja prasmēm. Šādas prasmes īespējams apgūt vīenīgi īlgstošā īlaīkā. Tādējādi nepīecīesama atbīlstošas īkvalīfīkācijas darbīnieku apmācība.

Uzņēmumos, kuros ražošanas process īr nepārtraukts, īperiodos, kad pārdošana nenotīek, veīdojot uzkrājumus. Pīeprasījums pēc ūdenstransporta līdzekļiem īr īzteīkti īsezonāls, un Eīropā tas īlgst no ījaunā gada līdz ījūnīya īpīrmajai dekādei, bet Latvījā no marta līdz īaugustam.

Eīropas ītirgos īkonkurencē ar īlielajiem ražotājiem īproblēmas rada īespējas īpīedāvāt īgarākus pēcapmaksas īperiodus. Šajos ītirgos īprodukti nereti ītiekt ītirgoti ar vīetējam ītirgum adaptētiem nosaukumiem, un pārdošanu veīc attīecīgās valsts īzplatītāji. Līelākie īsegmenta īklienti vīetējā ītirgū īr ar EīS fondu palīdzību īfinansētie atpūtas un tūrisma objektī. īJauna ītirgus nīša īr Līetuva sakarā ar vīetējo vīenkāršo īlaīvu būvētāju apjomu samazinājumu.

Kopumā īairu īlaīvu (ar īespēju īlietot arī dzīnēju) ītirgus lēnām sašaurīnās, potēncīālajiem īklientiem īlaīvas būvējot pašiem (šīs īsegments īr īstabilis). īMotorlaīvu īsegmentā īr neliels, bet īstabilis īpieaugums. īKonkurēncī īairu īlaīvām un īmotorlaīvām rada īpastāvīgi īpieaugošais īpiepūšamo īlaīvu īskaīts, īo tās īmobīliem īpīlsētu īiedzīvotājiem īr ērti pār vīetojamas pa sauszemi un īziemā uzglabājamas. Bez tam īmodernās īpiepūšamās īlaīvas īr īpietīekami īkomfortablas un ātras. īSporta īlaīvu īsegments īr neliels, un tas īpīedāvā vīenīgi īnestandarta īproduktus.

īJahtu un īkuteru īsegmenta īklientiem nepīecīesama demo ījeb ītesta īlaīvu īpieejamība, īlai īizdarītu īsavu īpīrkuma īizvēlī. Būtīskis pīekšnosacījums ītirgus īpieaugumam īr īostu un īpiestātņu pīlīnveīdošana un īkompleksa īgarantīyas īservisa īnodrošināšana, ītai īskaītā īlaīvu īglabāšanas īpakalpojuma īgarantēšana īklientiem.

īAiru īlaīvu un īmotorlaīvu īsegmentā īpakāpenīskī īpieaug potēncīālo īpīrcēju īpiesardzība atpūtas ītehniskā īlīdzekļa īiegādē, un īinteresse par ījaudīgajiem dzīnējīem samazināsīes. īKlienti lēnāk un īpārdomātāk īpieņēms lēmumus par īpīrkuma īizdarīšanu, nepērkot īproduktu uz īkredīta.

Kuģu un laivu remonts un apkope

Latvijas kuģu un laivu remonta un apkopes sektora attīstībai divos plānošanas periodos no 2007. līdz 2019. gadam ir izmantots gandrīz tikai EZF un EJZF atbalsts. Pārējo fondu (ERAF u.c.) atbalsts šīs nozares attīstībai nav saņemts.

AS "Rīgas kuģu būvētava" bija lielākais kuģu remonta uzņēmums Latvijā. Pārsvārā uzņēmumā tika remontēti dažādu īpašnieku kuģi, kas kuģo gan ES ūdeņos, gan okeānā un kuriem kāds no maršruta galapunktiem atrodas Baltijas jūrā. Kompānija gadā parasti veica 50-60 kuģu remontdarbus. Atsevišķos gados rūpnīcas jaudas tika noslogotas arī ziemā. Mazajiem zvejas kuģiem remonts tiek veikts mazākos dokos ar ievērojami zemākām izmaksām.

Citi sektora uzņēmumi darbojas Latvijas ostās, un tie sniedz tādus pakalpojumus kā kuģu pacelšana dokā un tā apskate, kuģa korpusa tīrīšana, krāsošana un zemūdens daļas apstrāde. Bez tam tiek veikts kuģu dzinēju kapitālais remonts, iekārtu (t.sk. hidraulisko) uzstādīšana, metālgriešanas un tīrīšanas, krāsošanas, gāzes un elektrometināšanas, kā arī virpošanas un frēzēšanas darbi.

Kuģu būve, t.sk. mazizmēra kuģu būve ir perspektīvs virziens tautsaimniecības attīstībai, kas sekmē inovāciju un tehnoloģiju attīstību. Ņemot vērā šī brīža neskaidro situāciju ar lielo kuģu būvi (t.sk. remontu) attīstībai vajadzētu orientēties uz inovatīvo tehnoloģiju pielietošanu mazizmēra kuģu būvē, ko vēlā varēs pielietot arī lielo kuģu būvē (remontā).

JŪRAS UN UPJU TRANSPORTS

Iepriekš veiktā analīze liecina, ka šai jomai ir nozīmīgs potenciāls, tomēr tas lielā mērā līdz šim netiek izmantots. Neskatoties uz uzņēmumu skaita pieaugumu, galvenos pasažieru pārvadājumus veic ārvalstu uzņēmumi un piekrastē nav attīstīti pārvadājumi.

Nozares pārstāvji uzsver nepieciešamību pēc vienotas jūrlietu politikas, īpaši veicinot integrētu jūrlietu politikas vadību un pārvaldību. Pašlaik iztrūkst valsts pārvaldes institūcijas, kas to realizētu, kaut arī jūrlietu sektors Latvijā ir tautsaimnieciski nozīmīgs un perspektīvs.

Cilvēkresursu sagatavošana un attīstība, dotu visnozīmīgāko atdevi. Atbalsts sīkās, mazās un vidējās uzņēmējdarbības veicināšanai tiek sniegts no ERAF. Savukārt EJZF, saskaņā ar Nacionālo attīstības plānu 2014.-2020.gadam, ir paredzēts kā viens no iespējamajiem finansējuma avotiem mazo ostu un uzņēmējdarbību veicinošas infrastruktūras attīstības veicināšanai piekrastē. Atbalsts no EJZF būtu sniedzams maza mēroga projektiem.

Pasažieru jūras un piekrastes ūdens transports

Atbalsts no KF 2014.-2020.gada periodā ir sniegts lielo ostu attīstībai (vairāk kā 70 milj.EUR apmērā), savukārt mazo ostu un piekrastes infrastruktūra ir atbalstīta no ERAF 32 milj.EUR un EJZF 5 milj.EUR apmērā. Taču nav informācijas par tādiem ES fondiem, kuri būtu tieši saistīti ar ūdens transportu – pārvadājumu attīstību.

Veiktā analīze parāda, ka jūras un piekrastes ūdens transports uzskatāms par nozīmīgu piekrastes ekonomiskās dzīves sastāvdaļu, bet ir samērā mazattīstīts tādēļ potenciāli iekļaujams atbalstāmo sektoru skaitā vietējās attīstības sekmēšanai

Kravu jūras un piekrastes ūdens transports

Ņemot vērā zilās ekonomikas sfērā iekļautos sektorus, EJZF visdrīzāk, nav tas fonds, kas var dot vajadzīgo atspaidu komerciālajam jūras kravu transportam. Jūrniecība raugās uz

atbalstu cilvēkresursu sagatavošanā, kas ir specifiska un dārga. Tieši augsti kvalificēti profesionāļi var dot vislielāko pievienoto vērtību valsts tautsaimniecībai. Tomēr tas visdrīzāk būtu citu atbalsta programmu kompetences jautājums, iespējami saistībā ar kopējas jūrniecības politikas veidošanu. Savukārt neliela apjoma uzņēmējdarbība kā vietējās ekonomikas sastāvdaļa, tajā skaitā kravu pārvadājumu sektorā, var būt potenciāli arī EJZF atbalsta objekts.

Pasažieru pārvadājumi iekšzemes ūdeņos

Upju transports Latvijā ir vāji attīstīts. Pasažieru pārvadājumi iekšzemes ūdeņos, visticamāk arī perspektīvā var saglabāties kā specifisks pakalpojums, kas galvenokārt saistīts ar tūrisma piedāvājumu. Taču, uzlabojoties iedzīvotāju maksātspējai un piedāvājuma kvalitātei un daudzveidībai, var sagaidīt šādu pārvadājumu turpmāku attīstību. Tam ir iespēja piesaistīt dažādu fondu atbalstu (t.sk. ERAF), tomēr, ja šādu aktivitāšu veicināšana ir iekļauta SVVA stratēģijā, viens no iespējamiem avotiem atbilstošās infrastruktūras attīstībai var būt ELFLA vai EJZF (atkarībā no atrašanās vietas).

Nozares ekspertu vērtējums un pieejamiem dati rāda, ka līdz šim vāji izmantota niša ir jaunu iekšējo ūdeņu peldlīdzekļu iegāde, jaunu pasažieru pārvadājuma maršrutu izstrāde un ieviešana. Iekšzemes ūdeņu pārvadājumi, tāpat kā teju jebkurš sabiedriskā transporta veids, parasti ir nerentabls. Šī sektora uzturēšani būtu vajadzīgs atbalsts ne tikai biznesa uzsākšanai, bet arī regulāras dotācijas līniju uzturēšanai. Sadarbībā ar SM būtu risināms jautājums par to, kāds atbalsts un kādā veidā būtu sniedzams tiem nedaudzajiem upju kuģīšu īpašniekiem, kuri vēlas attīstīt savu biznesu pasažieru pārvadāšanā, pie viena padarot vidi pievilcīgāku gan ārvalstniekiem, gan vietējiem iedzīvotājiem.

Kravu pārvadājumi iekšzemes ūdeņos

Neskatoties uz uzņēmumu skaita un nodarbinātības pieaugumu šajā sektorā, ieguldījumu iespēja no EJZF ir maz iespējama, īpaši ņemot vērā ka EJZF līdzekļi 3.prioritātē saistāmi ar piekrasti. Sektors būtu atbalstāms ar KF un ERAF palīdzību, gadījumos, kad šādi pārvadājumi ir ekonomiski pamatoti.

Ūdens transportlīdzekļu iznomāšana un līzings

Šis ir viens no sektoriem, kas saskaņā ar CSP datiem pēdējos gados ir attīstījies samērā strauji gan uzņēmumu skaita, gan nodarbināto skaita ziņā. Šajā sektorā ietilpstošās aktivitātes var tikt atbalstītas kontekstā ar piekrastes tūrisma attīstību. Attīstot šo sektoru pieaugs arī nozīmīgums zilās ekonomikas kopapjomā. Šis virziens ir uzskatāms par perspektīvu un ar vēl nerealizētu attīstības potenciālu, ņemot vērā līdzšinējās attīstības tendences, kā arī situāciju šajā sektorā Igaunijā. EJZF līdzekļus tam būtu iespējams paredzēt SVVA aktivitāšu ietvaros, veicinot uzņēmējdarbības dažādošanu piekrastē. Vienlaikus, attiecīgās aktivitātes var atbalstīt arī caur ERAF.

PIEKRASTES TŪRISMS

Piekrastes tūrisms - izmitināšana

Izmitināšanas nozare nav speciāli atbalstīta 2014.-2020.gada plānošanas periodā, tomēr tā var saņemt atbalstu no vairākiem finanšu avotiem. ELFLA atbalsts LEADER/SVVA ietvaros paredzēts finansējums 58 milj. EUR, "Atbalsts ieguldījumiem ar lauksaimniecību nesaistītu darbību radīšanā un attīstīšanā" 76 milj. EUR, "Sadarbība" apakšpasākums "Atbalsts lauku tūrisma attīstības veicināšanai" 1 milj. EUR. Arī LAP 2007-2013 izmaksātais finansējums pasākumos, kas saistāmi ar šo sektoru kopumā sasniedza 150 milj. EUR. EZF ieguldījums

iepriekšējā plānošanas periodā bija 4 milj. EUR, kas ietvēra arī atbalstu ar tūrismu saistītām aktivitātēm.

Papildus tam, 2014.-2020. plānošanas periodā atbalsts pieejams no ERAF: kas paredz ieguldījumus uzņēmējdarbības attīstībai (attiecas uz izmitināšanas, mazumtirdzniecības un ēdināšanas sektoriem) 75 milj. EUR. Netiešs atbalsts pieejams konkurētspējas veicināšanai 20 milj. EUR. Klasteru programma 6 milj. EUR; (klasteri ietver arī mazumtirdzniecības nozari), degradēto teritoriju revitalizācija (tajā skaitā arī izmitināšana un ēdināšana) 278 milj. EUR¹⁰. Tūrisma attīstībā tiek ieguldīti līdzekļi no pārrobežu programmām - Latvijas-Lietuvas pārrobežu sadarbības programma, Igaunijas-Latvijas pārrobežu sadarbības programma, Centrālā Baltijas jūras reģiona programma, Baltijas jūras reģiona (BSR) transnacionālā sadarbības programma, Starpreģionu sadarbības programma URBACT III un citiem avotiem.

Arī iepriekšējā periodā bija pieejams finansējums tūrisma nozarei, tai skaitā, no ERAF: Ārējo tirgu apgūšana 46 milj. EUR, tajā skaitā „Latvijas kā tūrisma galamērķa konkurētspējas stiprināšana ārējos tirgos” 5 milj. EUR, Atbalsts ieguldījumiem mikro, maziem un vidējiem komersantiem īpaši atbalstāmajās teritorijās (ĪAT) 40 milj. EUR., Klasteru programma, t.sk. 2 tūrisma klasteri 1 milj. EUR, Tūrisma infrastruktūras izveidei 20 milj. EUR, Atbalsts ilgtspējīgai pilsētvides un pilsētreģionu attīstībai, tai skaitā Nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centru izaugsmes veicināšana līdzsvarotai valsts attīstībai 293 milj. EUR, Atbalsts novadu pašvaldību kompleksai attīstībai 18 milj. EUR. Minētais finansējums aptvēra dažādas nozares, tajā skaitā, arī tūrismu.

Kopumā abos periodos ir sniegts ieguldījums tūrisma attīstībā nodrošinot tūrisma martetingu, tūrisma pakalpojumu sniedzēju infrastruktūras izveidi, ar tūrisma galamērķiem saistītas publiskas infrastruktūras izveidi. Tūrisma aktivitāšu atbalsts ir bijis vairākos pasākumos, aptverot EZF, EJZF, ELFLA, ERAF.

Ņemot vērā valsts prioritātes attīstot tūrisma galamērķus, nodarbinātības veicināšanu laukos, tajā skaitā, piekrastē, sarūkošo zivsaimniecības nozari un nepieciešamību pēc tās aizvietošanas/papildināšanas ar citām nozarēm/saimnieciskās darbības dažādošanu, pēc infrastruktūras attīstības piekrastē saskaņā ar piekrastes plānojuma vadlīnijām, ir nozīmīgas tūrisma un ar tūrismu saistīto nozaru vajadzības arī nakošajā periodā.

Valstī nav izstrādāta visaptveroša tūrisma vajadzību analīze. Esošie pētījumi aptver atsevišķus tūrisma aspektus, piemēram pludmales un piekrastes infrastruktūru.

Izmitināšana viesnīcās un līdzīgās apmešanās vietās

CSP dati par sektoru valstī kopumā norāda uz tā veiksmīgu attīstību, šeit gan jāņem vērā, ka tās apver viesnīcas, kas pamatā atrodas lielajās pilsētās. Sektors atbalstu var saņemt arī no ERAF.

Sektorā strādājošie norāda, ka trūkst atbalsta jau esošajiem komersantiem, kas strādā ilgstošu laiku. Ņemot vērā situāciju, kur banku kredīti pieejami tuvu Rīgai esošajiem uzņēmumiem, attālās piekrastes teritorijās ir grūtības ar finanšu piesaisti. ELFLA atbalsts apakšpasākumā "Darbību īstenošana saskaņā ar sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģiju" VRG teritorijās attiecas arī uz piekrasti un veicina zilās ekonomikas sektoru attīstību. Esošie ELFLA ierobežojumi par atbalsta piešķiršanu tiem, kam apgrozījums nepārsniedz 70000 EUR ir mazs pat nelielai viesnīcai. Tas paredzēts galvenokārt biznesa uzsākšanai, bet ne attīstībai. Optimāli tas būtu 150 000 EUR, ko uzsver arī profesionālās asociācijas un jomas eksperti. Tiek minēts, ka atbalsts nav pieejams republikas pilsētu viesnīcās. Kā vajadzības tiek

¹⁰ Pirmā kārtā attiecas uz nacionālas nozīmes centriem, otrā kārtā attiecas uz reģionālas nozīmes centru pašvaldībām, trešā – uz Latgales reģionu.

minētas, piemēram, atbalsts jaunu tehnoloģiju ieviešanā, inovatīva zaļā energotaupoša aprīkojuma izmantošana.

Ņemot vērā ES ziņojumā minētos datus par izmitināšanu piekrastē, Latvijai jākāpina gan apgrozījums un produktivitāte, gan pievienotā vērtība.

Izmitināšana viesu mājās un cita veida īslaicīgas apmešanās vietās

Pieejamie CSP dati par šo sektoru valstī kopumā uzrāda uzņēmumu un nodarbināto skaita pieaugumu, bet, ņemot vērā ES ziņojuma datus par piekrasti, attīstībai piekrastē vēl ir liels potenciāls. Izmitināšanas vietu skaitu nosaka tirgus, bet jādomā par to kvalitātes paaugstināšanu un pieejamību dažādām tūristu grupām (senioriem, tūristiem ar invaliditāti, citām īpašām vajadzībām). Ņemot vērā, ka 2/3 no visiem tūristiem nāk no Baltijas jūras valstīm, prasības pret infrastruktūru un izmitināšanas vietu kvalitāti ir augstas. Apmešanās vietām jābūt atbilstoši aprīkotām un labi uzturētām.

Nozares eksperti uzsver, ka būtiska ir vajadzība nodrošināt elementāras prasības ūdens un kanalizācijas ierīkošanā, atkritumu savākšanu un šķirošanu. Tiek minētas sektora vajadzības pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanai, kas saistāms ar komersantu izglītošanu, prasmju un iemaņu paaugstināšanu, inovācijām. Iepriekš pieejamais finansējums nenosedz aktuālās vajadzības.

Izmitināšanas jomā būtiska ir drošība, piemēram, videokameras, kam ir būtiska loma pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanā.

Īpaša vērība jāvērs sezonālās problēmu mazināšanai, papildus piedāvājot produktu, kas prasa uzturēšanās laika pagarināšanu. Būtu svarīgi izveidot jaunus produktus, kopīgas informācijas sistēmas, lai digitālajā vidē tūrists varētu viegli atrast un izvēlēties sev tīkamus pakalpojumus un gatavas paketes. Trūkst sadarbības ar dažādu pakalpojumu sniedzējiem, lai apmešanās vietās būtu pieejama informācija par izklaides un ēdināšanas iespējām apkārtnē (visās Baltijas jūras valstu valodās).

Šim sektoram jaunajā plānošanas periodā būtu paredzams atbalsts.

Kempingu, atpūtas transportlīdzekļu laukumu un apdzīvojamo autopiekabju laukumu darbība

Līdzīgi kā iepriekš minētajā sektorā, piekrastē pieaug tūristu skaits un bieži tieši autotūristi ar kemperiem. Sektoram svarīga ir sniegtā pakalpojuma kvalitātes uzlabošana. Esošo pakalpojumu kvalitāte pēc ekspertu vērtējuma sektorā ir krietni uzlabojusies, tomēr, daudzviet ir nepieciešami papildus ieguldījumi infrastruktūrā. Svarīgi ir ieguldījumi gan jaunu pakalpojumu izveidošanai, gan jau esošo uzlabošanai, tajā skaitā informācijas digitalizācijai.

Jomas eksperti uzskata, ka sektora attīstības iespējas nav izsmeltas. To apliecina arī sektora salīdzinoši nelielā daļa izmitināšanas jomā kopumā un stagnējošs raksturs. Piekrastes teritorijās stāvlaukumu attīstības iespējas ietekmē pieejamās zemes platības, kas ir ierobežotas.

Atbalsts būtu saistāms ar EJZF, jo sektors veicina tūristu mobilitāti un piesaisti piekrastes teritorijām.

Pārējo apmešanās vietu darbība

Ņemot vērā attīstības tendences un pieejamos datus, sektora attīstībai ir potenciāls. Šajā NACE2, klasē ietilpst naktsmītņu nodrošināšanu īslaicīgas vai ilgākas uzturēšanās mērķiem atsevišķās vai kopējās istabās studentiem, viesstrādniekiem un citiem indivīdiem. Sektora dati uzrāda pieaugumu. Kaut gan klasifikācijas koda saimnieciskās darbības norāda uz mazu saistību ar tūrismu un zilo ekonomiku, daudzi sektora uzņēmumi ir saistīti ar tūrismu un

izmitināšanu. Šī sektora uzņēmumu vajadzības ir līdzīgas kā citiem izmitināšanas sektoru uzņēmumiem. Atbalsts ar EJZF starpniecību, būtu pārdomājams..

Piekrastes tūrisms - transports

EJZF ieguldījumi šajā jomā saistāmi ar tūrisma infrastruktūras izveidēi un uzlabošanu; iespējams, centralizēti plānojot un koordinējot to lietderību, saskaņojot gan ar pašvaldībām, gan tūrisma asociācijām. Regulas priekšlikums 2018/0210 (COD) neparedz specifiskus ierobežojumus šīs jomas atbalstam, tomēr kopumā noteikts, ka EJZF var atbalstīt vietējās ekonomikas un kopienu ilgtspējīgu attīstību, kas notiek ar SVVA starpniecību.

Degvielas mazumtirdzniecība degvielas uzpildes stacijās

Nemot vērā CSP datus, sektora darbības rādītāji ir stabili. Šim sektoram ir arī nozīmīga loma tūristu apkalpošanā, jo veic ne tikai degvielas uzpildi, bet arī ēdināšanas un pārtikas preču mazumtirdzniecību. Neskatoties uz to, šī sektorā atbalsts no EJZF nebūtu nepieciešams.

Pasažieru dzelzceļa transports

Dzelzceļa infrastruktūra ir atbalstīta no KF. Indikatīvi plānotais KF atbalsts 2014.-2020.gada periodā ir vairāk kā 300 milj.EUR apmērā. No minētās summas lielākā daļa attiecas uz dzelzceļa elektrifikācijas projektu, kura realizācija vēl tikai ir plānota. Citi šajā jomā realizētie projekti ir bijuši saistīti ar sliežu ceļu būvniecību, pasažieru ritošā sastāva un infrastruktūras modernizāciju. Tas devis ieguldījumu tajā skaitā arī piekrastes teritoriju pieejamības veicināšanai. Atbilstoši EJZF specifikai, tiešs atbalsts dzelzceļa transportam nebūtu paredzams, taču atbalsta iespējas būtu vērtējamās kontekstā ar tūrisma attīstību. Šim nolūkam izmantojami arī citi ES fondi – ERAF, KF.

Pārējais pasažieru sauszemes transports

Valsts reģionālo autoceļu rekonstrukcija ir atbalstīta no ERAF 166 milj.EUR apmērā (2014.-2020.g.). Sabiedriskā transporta kustība tiek atbalstīta no valsts budžeta.

Pieejamie CSP dati par sektoru kopumā valstī uzrāda pieaugumu gan uzņēmumu, gan nodarbināto skaita ziņā. Sektoram ir liela ietekme uz tūrisma objektu un vietu pieejamību. Īpaši svarīgi tas ir ārvalstu tūristiem. Tādēļ transporta organizācija piekrastē atsevišķos gadījumos būtu uzlabojama, padarot to piemērotu tūristu vajadzībām. Ceļu sakārtošanas mērķtiecīgai vadībai būtu nozīmīga vienota pārvaldība, jo pašlaik ceļu infrastruktūra ir sadrumstalota starp dažādiem pārvaldītājiem.

Identificētas vajadzības veikt ieguldījumus atsevišķu piebraucamo ceļu sakārtošanā, uzlabošanā (pie ostām, tūrisma objektiem), kuras iespējams var tikt atbalstītas arī no EJZF.

Pasažieru aviopārvadājumi

Atbalsts aviācijas infrastruktūrai līdzšinējā periodā ir piešķirts no KF 30 milj.EUR apmērā, taču jaunajā regulas priekšlikumā noteikts, ka no ERAF un KF neatbalsta investīcijas lidostu infrastruktūrā.

Pieejamie statistikas dati par sektoru, liecina par tā attīstību. Piekrastes attīstībā būtu nozīme mazās aviācijas attīstībai gan izlaides, gan pasažieru pārvadājumiem, kas tādejādi attīstītu tūrismu un sporta aktivitātes.

Piekrastes tūrisms – cits patēriņš

Cita patēriņa joma – ēdināšanas un mazumtirdzniecības sektoriem ir būtiska loma tūrisma pakalpojumu izveidei, jo to trūkums vai zema kvalitāte, atstāj ietekmi uz citiem ar tūrismu saistītiem sektoriem. Atbalsts no EJZF noteikti būtu jāsniedz šajā jomā ietilptošajiem sektoriem, bet vairāk domājot par tūrisma attīstību kopumā (skat. 9. pielikumu).

Mazumtirdzniecība

Esošais atbalsts nav tiešs, bet saistīts ar vairākiem ERAF Specifiskajiem atbalsta mērķiem (SAM), ELFLA pasākumiem. Perspektīvā sektora nepieciešamais atbalsts no EJZF saistāms ar 3. prioritāti, kas balstās uz SVVA pieeju.

Saskaņā ar CSP datiem par sektoru valstī kopumā, pēdējos gados nav vērojama liela izaugsme uzņēmumu un nodarbināto skaitā, bet tā kļuvusi pelnoša. Nozares eksperti norāda uz veikalu un tirdzniecības vietu trūkumu lielās piekrastes teritorijās, piemēram starp Ventspili un Kolku. Tirdzniecības vietās ir ļoti neliels vietējās produkcijas piedāvājums. Bieži trūkst izejvielu (vietēji zvejoto zivju) un atbilstoši – vietējās zivju produkcijas. Līdzīgi tas ir ar citu kultūras preču tirdzniecību, kur nepieciešama sadarbība ar vietējiem ražotājiem. Arvien lielāka nozīme ir piedāvātās produkcijas kvalitātei. Mazumtirdzniecība ne vienmēr saistās ar citiem tūrisma sektoriem.

Ēdināšanas pakalpojumi

Ēdināšanas pakalpojumi, blakus izmitināšanai, ir otrs svarīgākais tūrisma sektors. Pastāv tūrisma produkta kvalitātes jautājumi, kas attiecināmi uz ēdināšanu.

Līdzīgi kā citos tūrisma sektoros, ēdināšanas sektoram raksturīga izteikta sezonālitate. Pagarinot uzturēšanās ilgumu, dažādojot pieejamās nodarbes nesezonas periodā, būs iespēja attīstīt arī citus saistītos sektorus (izmitināšana - ēdināšana – tirdzniecība - transports - pakalpojumi). Nepieciešams komplekss piedāvājums, sasaistot ēdināšanu ar izmitināšanu un citiem tūrisma produktiem, piemēram ar zveju jūrā, makšķerēšanu, atpūtu dabā, utml. Tas nozīmē, ka vairāki uzņēmēji gūst labumu, katrs sniedzot savu pakalpojumu vieniem un tiem pašiem tūristiem, apmeklētājiem. Gastronomijas tūrismam ir lielas attīstības iespējas. Svarīgi attīstīt tirdzniecības vietas, kas respektē vietējas produkcijas tirgu, jo pašlaik daudzviet tiek piedāvāta produkcija, kas gatavota no ievestajām izejvielām.

Perspektīvā sektora nepieciešamais atbalsts no EJZF saistāms ar 3. prioritāti, kas balstās uz SVVA pieeju.

2. IETEIKUMI ATBALSTA INSTRUMENTIEM EJZF 2021-2027 PROGRAMMAI

DZĪVIE RESURSI

Dzīvo resursu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi atspoguļoti 2. pielikumā. Zvejniecības sektoram EJZF atbalsts būtu jāsniedzams 1.prioritātes pasākumos. Ņemot vērā līdz šim sniegto ES fondu atbalstu zvejniecības attīstībai, EJZF atbalsts 2021.-2027. plānošanas periodā būtu vairāk jāvērs uzmanība uz mazo un mikro uzņēmumu attīstību zvejniecībā, pievēršot pastiprinātu uzmanību piekrastes zvejniecības attīstībai zivsaimniecībai nozīmīgajās teritorijās, kā arī vērsot uzmanību uz zivju resursu populācijas atjaunošanu un vides aizsargāšanu.

Atbalsts būtu jāvērs arī uz iekārtu un aprīkojuma nomaiņu vai uzlabošanu, zvejas rīku, ierīču un aprīkojuma iegādi vai nomaiņu (t.sk., arī lietotu). Vēlama sadarbības veidošana ar pētniecības iestādēm jaunu un inovatīvu zvejas rīku izveidē, kas spētu pasārgāt lomu no savvaļas dzīvniekiem.

Ņemot vērā Latvijas zvejas flotes novecošanos un ar to saistītās problēmas EJZF atbalsts 2021.-2027. plānošanas periodā būtu vēlams jauna zvejas kuģa iegādei zvejniekiem, kas jaunāki par 40 gadiem. Tāpat atbalsts būtu jāparedz zvejas kuģu korpusa un klāja rekonstrukcijai un modernizācijai, nosakot rādītājus – videi draudzīgi, enerģijas, degvielas, jaudas un siltuma patēriņu mazinoši, kuģa un zvejnieku drošību uzlabojoši, jaunākas paaudzes un inovatīvi ieguldījumi.

Akvakultūras atbalsts ir sniedzams caur EJZF 2.prioritātes pasākumiem, gan veicinot ilgtspējīgu videi draudzīgu akvakultūru, gan produktīvus ieguldījumus atbilstoši Regulā 2018/0210 (COD) paredzētajiem finanšu instrumentiem. Akvakultūras atbalsts būtu īpaši mērķējams uz augstākas pievienotās vērtības akvakultūru, izeju uz liela apjoma tirgiem (gan vietējiem, piemēram lielveikalu ķēdes, gan eksporta), tādēļ būtu veicināma ražotāju kooperācija tirgu apgūšanai.

Atbalsts būtu turpināms, ņemot vērā līdzšinējo ieguldījumu pieredzi, kā arī faktiskās uzņēmēju iespējas investēt. Plašāks izvērtējums par to sniegts līdzšinējos LAND pētījumos (ZRP ieguldījumi akvakultūrā KZP mērķu sasniegšanai u.c.). Tam papildus perspektīvs virziens var būt bioloģiskās akvakultūras attīstība, ņemot vērā nozares pārstāvju interesi par to. Latvijā līdz šim nav attīstīta jūras akvakultūra, tomēr ņemot vērā citu valstu (Skandināvijas valstu, Vācijas u.c.) pieredzi un Latvijas zinātnieku veikumu, tā var būt perspektīvs virziens piekrastē.

Kooperēšanās sniegtu iespēju tās biedriem samazināt realizācijas izmaksas, iegūt dažādus produkcijas kvalitātes standartus un sertifikātus, kā arī sniegtu iespēju uz izdevīgiem tirdzniecības noteikumiem apgūt jaunus noieta tirgus. Kooperācija var sekmēt realizācijas apjomus un var nodrošināt vienmērīgākas piegādes iespējas, tādējādi paplašinot tirgus iespējas. Tāpat būtu veicināma akvakultūras zivju apstrāde, jo tirgū ir maz pieprasītas dzīvas zivis. Lielāks noieta būtu filetētām, lietošanai sagatavotām zivīm.

Lai celtu darba ražīgumu akvakultūrā, aktuāli ir turpināt ieguldījumus inovācijās (piem., jaunu tehnoloģisko risinājumu izstrāde darba ražības celšanai), kā arī sekmēt zināšanu pārnesi. Atbalsts akvakultūrai var būt saistāms arī ar tūrisma iespējām, lai piesaistītu makšķerniekus (tai skaitā tūristus), šajā gadījumā sniedzot atbalstu tūrisma infrastruktūras izveidei.

Vērtējot nepieciešamo atbalsta apjomu šim sektoram, būtu ņemams vērā esošo uzņēmumu skaits un lielums, kas nosaka to iespējas piesaistīt papildus investīcijas. Potenciāli ir iespēja piesaistīt arī jaunus uzņēmumus, t.sk. ārvalstu, tomēr līdzšinējā pieredze ar ārvalstu investoru piesaisti akvakultūrā norāda uz paaugstinātiem riskiem attiecībā uz šo investoru spēju un gatavību sekmīgi darboties ilgtermiņā.

Ņemot vērā, ka šim tirgus segmentam ir perspektīvas paplašinot darbību iekšzemē, nepieciešams atbalsts mazajiem uzņēmumiem izbraukuma tirdzniecības apjomu paplašināšanai un pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanai, uzlabojot piedāvājuma pieejamību iekšzemē.

Ņemot vērā līdz šim veiktos ieguldījumus zivju apstrādes sektorā, izmaiņas noieta tirgos un zivju apstrādes uzņēmumu ražošanas jaudu noslogotību, EJZF atbalsts 2021.-2027. plānošanas periodā sektoram būtu jāpiešķir, pastiprināti pievēršot uzmanību aktivitātēm, kas saistītas ar jaunu noieta tirgu apgūšanu, mārketinga pasākumiem, inovācijām un produktu pievienotās vērtības celšanu. Atbalsts būtu vairāk jāvērs uz mikro, mazo un vidējo uzņēmumu attīstību, kas vietējā un ārvalstu tirgos nav vēl pietiekoši konkurētspējīgi, tādējādi sekmējot ne tikai uzņēmumu, bet arī zivsaimniecībai nozīmīgo teritoriju attīstību.

Vairumtirdzniecības sektora uzņēmumiem atbalsts nav nepieciešams, jo nodrošinājums ar jaudām ir pietiekams un kvalitatīvs, nepastāv loģistikas problēmas.

OSTU AKTIVITĀTES

Ostu aktivitāšu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi atspoguļoti 3. pielikumā. EJZF atbalsts caur 3. prioritāti būtu jāvērs uzglabāšanas un noliktavu sektora attīstībai – konkrēti infrastruktūras modernizāciju un inovāciju ieviešanu (uzglabāšanas telpu un noliktavu izbūvi un modernizāciju, kā arī inovāciju prototipu izstrādi, u.c.). Jāņem vērā, ka EJZF jaunais regulas projekts neparedz atbalstu zivju un zivju produkcijas uzglabāšanas telpu un noliktavu izbūvei un modernizācijai, kas tieši vai netieši iedarbina tirgus intervences mehānismu.

Atbalsts būtu sniedzams arī hidrotehnisko objektu būvniecības sektoram, paredzot ieguldījumus ūdensceļu bagarēšanai un to uzturēšanai, kā arī pasākumiem, kas aiztur/mazina sanesumu veidošanos tikai tajos objektos, kas ir nozīmīgi un ietekmē Latvijas zivsaimniecības nozares izaugsmi un attīstību. Jāņem vērā arī projektu finanšu ietilpība. Atbalsts būtu virzāms ar zivsaimniecības nozares dalībniekiem (uzņēmumiem un ražotāju organizācijām) kā projektu iniciatoriem, kas, sadarbībā ar pašvaldībām un citām institūcijām, atbild par šo objektu funkcionēšanu un ir ieinteresētas šo objektu sakārtošanā ar mērķi nodrošināt zivsaimniecības nozares dalībnieku vajadzības.

Atbalsts būtu vēlams arī piestātņu un ūdensceļu izbūvei (t.sk., arī piekrastes zvejnieku vajadzībām) un inovatīvu tehnoloģiju hidrobūvju projektēšanā, būvē un apkalpošanā, t.sk. arī speciālistu izglītošanā (tehnoloģijas ar augstu pievienoto vērtību – uz eksportu). Atpūtas piestātņu būvei būtu jāparedz EJZF atbalsts caur piekrastes tūrisma sektoru. Hidrotehnisko objektu būvniecības sektora dalībnieki šajā gadījumā darbotos kā projektu izpildītāji, kas pēc zivsaimniecības nozares dalībnieku un to sadarbības partneru ierosinājuma veiktu dažādu objektu (ostu un upju piestātņu, ūdensceļu, u.c.) būvi un ūdensceļu bagarēšanu. Šeit vēlama ciešas sadarbības veidošana ar pētniecības iestādēm inovāciju radīšanā.

EJZF atbalsts un valsts līdzfinansējums 2021.-2027. plānošanas periodā hidrotehnisko objektu būvniecības sektoram tiešā veidā nebūtu paredzams, bet būtu atbalstāms kā aktivitāte, kur zivsaimniecības nozares uzņēmumi ir projektu iniciatori. Jāņem vērā, ka EJZF jaunais regulas projekts neparedz atbalstu darbībām, kas saistītas ar jaunu ostu būvniecību. Ieguldījumi ostās jāsaista arī ar citu ES fondu iespējām.

KUĢUBŪVE UN REMONTS

Kuģubūves un remonta jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi norādīti 4. pielikumā. Kuģu un peldošo iekārtu būves sektora uzņēmumiem neliela finanšu apjoma inovatīvu tehnoloģiju izstrādāšanā var tikt sniegts EJZF atbalsts sadarbībai ar vietējām pētniecības institūcijām, tādējādi nomainot ārzemju partnerus un attīstot vietējo kapacitāti un darba ražību.

Uzņēmumiem var tikt sniegts neliela finanšu apjoma EJZF atbalsts sadarbībai ar pētniecības institūcijām inovatīvu tehnoloģiju un jaunu atpūtas un sporta laivu izstrādāšanā, kas varētu sniegt ieguldījumu arī tūrisma attīstībā.

Atbalsts kuģu un laivu remontam un apkopei sniedzams neliela apjoma projektiem, kas apkalpo piekrastes zvejniekus, kā arī iesaistoties sadarbības projektos ar vietējiem ražotājiem un zinātniekiem un attīstot inovatīvas tehnoloģijas mazizmēra kuģu būvē. Atbalsts jaunajā plānošanas periodā būtu vēlams laivu (arī jahtu) remontam un apkopei, tādējādi attīstot uzņēmējdarbību piekrastē. Šis atbalsts ir cieši saistīts ar ārvalstu tūristu apkalpošanu. Viens no potenciālajiem atbalsta virzieniem būtu sekmēt mazo kuģu un laivu pārbūvi, lai peldlīdzekļi atbilstu pasažieru pārvadāšanas noteikumiem, vai pat speciālu šim mērķim domātu peldlīdzekļu izbūve.

JŪRAS UN UPJU TRANSPORTS

Jūras un upju transporta aktivitāšu jomai atbilstošie ieguldījuma veidi atspoguļoti 5. pielikumā. Jūras transports ir viens no virzieniem, kur ieguldījumi zilās ekonomikas jomās būtu lietderīgi. Ieguldījumi šajā jomā galvenokārt saistāmi ar mazo ostu un tūrisma attīstību, kā arī

vietējo attīstību atbilstoši piekrastes teritoriju SVVA stratēģijām. Kravu pārvadājumi šo iemeslu dēļ netiek uzskatīti par sektoriem, kas būtu atbalstāmi no EJZF līdzekļiem.

Kā viens no virzieniem šajā jomā var būt arī piekrastes ūdens transports, bet tas cieši saistīts ar reģionālo attīstību un plānošanu. Kā tūrisma piesaistes iespēja arī šādi pakalpojumi būtu atbalstāmi, piemēram, kuģītis no Rojas vai Kolkas uz Sāremā vai Roņu salu, no Rojas uz Salacgrīvu vai Ainažiem. Tam gan nepieciešama jaunu pasažieru pārvadājuma maršrutu izstrāde un ieviešana

Vietēja mēroga projekti gan jūras gan iekšzemes ūdeņu transporta attīstībai ir atbalstāmi dažādās jomās, kas saistītas ar tūrisma attīstību, kā arī uzņēmējdarbību piekrastē. Tajā skaitā atbalstāma būtu tūrisma infrastruktūras izbūve pie ostām, ar mērķi ilgtermiņā palielināt tūristu plūsmu. Sadarbībā ar SM būtu risināms jautājums par to, kāds atbalsts un kādā veidā būtu sniedzams tiem nedaudzajiem upju kuģīšu īpašniekiem, kuri vēlas attīstīt savu biznesu pasažieru pārvadāšanas jomā, pie viena padarot vidi pievilcīgāku gan ārvalstniekiem, gan vietējiem iedzīvotājiem.

Atbalstāms ir ūdens transportlīdzekļu iznomāšanas un līzinga sektors. Pieaugot iedzīvotāju un tūristu labklājībai, iespēja izmantot ūdens transporta līdzekļus sezonas laikā par saprātīgu samaksu būtu atbalstāms uzņēmējdarbības attīstības virziens. Iespējams eksporta virziens ir ieguldījumi jahtu tūrismā – piestātnes, jahtu apkope, krasta infrastruktūra.

PIEKRASTES TŪRISMS

Piekrastes tūrisms - izmitināšana

Piekrastes tūrisma - izmitināšanas aktivitāšu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi atspoguļoti 6. pielikumā. Saskaņā ar regulu 2018/0210 (COD), tūrisma attīstības pasākumi netiek ierobežoti. Izmitināšanas sektoros nepieciešamie ieguldījumi ir infrastruktūras uzlabojumiem, īpaši, kas saistāmi ar vides stāvokļa uzlabošanai, pielāgojumiem klimata pārmaiņām, atjaunojamo energoresursu izmantošanu, energoresursu taupīšanu.

Atbalsts būtu saistāms gan ar jaunu inovatīvu tehnoloģiju lietošanu (infrastruktūra), tādējādi paaugstinot piedāvātā pakalpojuma standartus un padarot to efektīvāku, gan ieguldot tūrisma produktu izstrādē.

Viens no būtiskiem virzieniem ir sadarbības sekmēšana starp uzņēmumiem – tīklu veidošana vienas jomas un dažādu sektoru ietvaros.

Kā nozīmīgs kvalitātes veicināšanas faktors ir zināšanas par jomu un sektoru, labās prakses apgūšana, konsultācijas, īpaši, par tematiem, kas saistīti ar inovatīvu risinājumu iespējām, sadarbības, viesmīlības, pakalpojumu kvalitātes jautājumiem.

Piekrastes tūrisms - transports

Piekrastes tūrisma – transporta aktivitāšu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi atspoguļoti 7. pielikumā. Jomas atbalsts saistāms ar sektoriem, kas nodrošina tūristu nogādāšanu līdz reģionam (jūras piekrastei) un līdz noteiktam tūrisma galamērķim. No EJZF regulas puses nav ierobežojumu attiecībā uz šo jomu. Ieguldījumi aviotransportā, dzelzceļa transportā, autotransportā, jūras transportā tradicionāli tiek pārsvarā finansēti ar citiem finanšu instrumentiem. EJZF atbalsts ir nelielas investīcijas transporta infrastruktūrā, kas var uzlabot tūrisma plūsmu, piemēram, aprīkojums jahtu un tūrisma laivu izcešanai krastā, aprīkojums atkritumu savākšanai, stāvlaukumu iekārtošanai, piebraucamo ceļu sakārtošana, marķēšana utml. Atbalsts saistāms ar sektoriem: pasažieru aviopārvadājumi; pārējais pasažieru sauszemes transports. Prioritāte ir tūrismam nozīmīgās vietas saskaņā ar valsts plānošanas dokumentiem.

Pie dzelzceļa stacijām piekrastes teritorijā būtu atbalstāmi uzņēmumi, kas piedāvā servisa pakalpojumus, tai skaitā citu transporta veidu (velosipēdu, elektrisko skrejriteņu u.c.)

nomu, lai ar tiem pārvietotos piekrastes zonā. Sadarbībā ar pašvaldībām būtu sekmējami kompleksi multifunkcionāli transporta pakalpojumi, tai skaitā, iespējas kombinēt dažādus transporta veidus. Nepieciešama ar transportu saistītās infrastruktūras sakārtošana – stāvlaukumi, zīmes, norādes, tualetes.

Piekrastes tūrisms – cits patēriņš

Piekrastes tūrisma – cita patēriņa aktivitāšu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi atspoguļoti 8. pielikumā. Atbalsts, līdzīgi kā izmitināšanā, ir saistāms ar infrastruktūras uzlabojumiem esošajiem pakalpojumiem. Papildus tam, jaunu mazumtirdzniecības vietu izveide būtu atbalstāma vietās, kur ir tūrisma plūsma un nav atbilstošas infrastruktūras.

Ēdināšanas pakalpojumi ir saistāmi gan ar izmitināšanas vietu attīstību, gan tūrisma objektu esamību vai izveidi. Prioritāte būtu ēdināšanas un mazumtirdzniecības vietu atbalsts jau esošajās izmitināšanas vietās vai to tuvumā. Ēdināšanā būtiska ir vietējās produkcijas izmantošana – īpaši vietējā zivju produkcija.

Prioritāte būtu sezonālā mazināšanas pasākumu risinājumiem un inovācijām.

Vairāk uzmanības jāvērš uz sadarbību starp dažādu sektoru uzņēmēju sadarbības projektiem.

Jaunu mazumtirdzniecības uzņēmumu un vietu attīstība jāsaista ar tūrisma plūsmām, tūrisma pakalpojumu koncentrācijas vietām, sezonālā mazināšanu. Piemēram, SPA pakalpojumi (pirtis, baļļas, baseini, burbuļvannas), dabas objekti, atrakcijas ģimenēm ar bērniem, kurus var apmeklēt visu gadu.

Attīstība saistāma ar kompleksi piedāvājumiem, kur tiek tirgotas attīrītas zivis vai kūpinājumi no vietējiem zvejniekiem, piedāvāti kādi citi vietējie kulinārijas vai amatniecības izstrādājumi ar vai bez dalības to izgatavošanā. Lai veicinātu uzņēmējdarbību, tirdzniecībā veicināt apstrādātas produkcijas klāstu (pusfabrikāti, filetas zivis, apstrādātas zivis).

Uzsvars liekams uz jau esošajiem uzņēmumiem, to pakalpojumu kvalitātes celšanai, nodrošinot atbilstošu infrastruktūru. Tas ir arī ieguldījumus klimata pārmaiņu mazināšanā, energoefektivitātē, aprīkojuma iegādē, ja to pamato ar inovatīviem risinājumiem, darba vietu radīšanu, pakalpojumu kvalitātes pieaugumu.

Kopsavilkums par piekrastes tūrismu

Atbalsts būtu sniedzams sadarbības projektiem, kas aptver dažādus sektorus, un veido kompleksus tūrisma produktus. Piemēram, izmitināšanas + ēdināšanas + tirdzniecības + noma + tūrisma informācijas un māketinga pasākumi. Ir atbalstāmi projekti, kas vērsti uz augstākas pievienotās vērtības radīšanu. Piem., zvejniecības, zivju apstrādes un tirdzniecības sasaiste, kas aptver vairākus sektorus: kopā ar zvejnieku dodas jūrā, lai nozvejotu zivis, kur iesaistīta arī izmitināšana, jo agri no rīta jāceļas, tad pie vietējā kūpinātāja vai pavāra/es sagatavo ēdienus, vēl apskata darbarīkus ar ko gatavo vai izmanto utt. Atbalsts tūrisma piedāvājumiem, kas vērsti uz sezonālā mazināšanu. Piem., dabas tūrisms, SPA. Svarīgs ir atbalsts projektiem, kas vērsti uz Latvijas tūrisma prioritātēm, piemēram, MICE, dabas tūrisms. Lai mazinātu teritoriālās atšķirības prioritāte atbalstam būtu saistāma ar lauku teritorijām un nodarbināto skaita pieaugumu.

Atbalsts būtu vēršams uz tūrisma produktu un tūrisma mērķiem. Jāveicina sadarbība un papildināmība starp tūrisma sektoriem, pilsētu un laukiem, dažādiem tūrisma piedāvājumiem. Izmantojot SVVA pieeju būtiska ir partnerību iesaiste un kompetence katras VRG vajadzību noteikšanai, kam būtu paredzams atbalsts apmācībām, piesaistot tūrisma nozares speciālistus, kas var izskaidrot, kā novērtēt situāciju un sagatavot SVVA aprakstus.

Atbalstāma ir mazā biznesa attīstība, tūrisma atbalstošās infrastruktūras izveide vai atjaunošana, inovatīvi risinājumi tūrisma piedāvājuma attīstībai, apmācības, atbalsts teritorijas identitātes veicināšanai.

Nozīmīgas var būt konsultācijas ar pašvaldībām, piemēram, piebraucamo ceļu, stāvlaukumu, dabas un kultūrvēsturisko objektu, utml. sakārtošanā.

Būtisks ir atbalsts inovatīviem risinājumiem, kas vērsti uz tūrisma pakalpojumu infrastruktūru, ekoloģiskiem, dabai draudzīgiem risinājumiem (piemēram, atkritumu šķirošana, ūdens taupīšana). Nepieciešams atbalsts tūrisma informācijas iegūšanai, kas balstās jaunajās tehnoloģijās.

Veidojot atbalsta mehānismu, svarīgi savstarpēji sadarboties arī atbildīgajām institūcijām. Tas attiecas gan uz Satiksmes ministriju, gan Ekonomikas ministriju (EM), gan VARAM, gan Kultūras ministriju.

EJZF fonda atbalsts ZRP ievaros skatāms saistībā ar EM izstrādājamo tūrisma attīstības rīcības plānu 2021-2027. gadam, Nacionālās industriālās politikas pamatnostādnēm 2020-2027.gadam, Valsts ilgtermiņa tematisko plānojumu Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai līdz 2030.gadam.

Kopsavilkums par ES prioritātes inovāciju, zināšanu, zinātnes pārneses un klimata, vides jomās

Atbalstam būtu jānodrošina, ka vietējās kopienas labāk izmanto ilgtspējīgas zilās ekonomikas piedāvātās iespējas un gūst labumu no tām, balstoties uz vides, kultūras, sociālajiem resursiem un cilvēkresursiem un stiprinot tos. EJZF atbalsts var veicināt ilgtspējīgu, mazoglekļa un klimatnoturīgu zilo ekonomiku.

Sniedzot atbalstu iekārtu un aprīkojuma nomaiņai vai uzlabošanai, atbalstot inovatīvu risinājumu izstrādi zvejas rīkiem, kas minimizē vides piesārņojumu, nevēlamu nozveju, tiks sekmēta jūras ekosistēmas saglabāšana un atjaunošana, kā arī mazināta jūras piedrazošana, un mazinātas iespējas klimata pārmaiņām. No pareizas pārvaldības pasākumiem būs atkarīga ietekme uz vidi un klimata pārmaiņām.

Veicinot zināšanu pārnesi tiks sniegts ieguldījums vides un klimata pārmaiņās. Īpašs ieguldījums klimata un vides jomā būtu inovatīvu tehnoloģiju, metožu, materiālu izstrādāšanā sadarbībā ar vietējām pētniecības institūcijām. Zināšanu pārnese un apmācības ir svarīgas tālākai attīstībai un izpratnes veidošanai par katra devumu vides un klimata uzlabošanā.

Atbalsts hidrotehnisko objektu būvniecības sektoram, kuģu un laivu remontu un apkopei, ieguldījumi jahtu tūrismā var sekmēt ne tikai vides stāvokļa uzlabošanu, bet arī uzņēmējdarbības dažādošanu. Atbalsts piestātņu un ūdensceļu izbūvei un inovatīvu tehnoloģiju hidrobūvju projektēšanā, būvē un apkalpošanā, t.sk. arī speciālistu izglītošanā (tehnoloģijas ar augstu pievienoto vērtību) un atbilstošas infrastruktūras (notekūdeņu attīrīšana, atkritumu savākšana) izveidei sadarbībā ar pētniecības iestādēm inovāciju radīšanā, var sekmēt vides stāvokļa uzlabošanu un piesārņojuma mazināšanu ostu teritorijās.

Tūrisma infrastruktūras izbūve pie ostām un dzelzceļiem palīdzētu sasniegt izvirzītos vides mērķus. Ieguldot līdzekļus visa veida infrastruktūras uzlabojumos, īpaši, kas saistāmi ar vides stāvokļa uzlabošanu, pielāgojumiem klimata pārmaiņām, atjaunojamo energoresursu izmantošanu, energoresursu taupīšanu (saules baterijas, lietus ūdens izmantošana, atkritumu šķirošana), paaugstinot pakalpojumu standartus un padarot to efektīvāku, gan ieguldot tūrisma produktu izstrādē (digitālās kartes ar informāciju, lai vienkāršāk atrast piedāvājumu klāstu atkarībā no ceļotāju interesēm) tiks sniegts ieguldījums izvirzītajos mērķos.

PIELIKUMI

1. Pielikums

Kopumā par Latvijas ostām

Latvijas lielās ostas 2014.-2020. plānošanas periodā var saņemt KF finansējumu specifiskā atbalsta mērķa 6.1.1. „palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” ietvaros. Atbalstāmās darbības – veicināt drošības līmeņa ostās uzlabošanu un novērst vājo punktu radītos ierobežojumus TEN-T transporta infrastruktūras darbībā, veikt molu un viļņlaužu rekonstrukciju, infrastruktūras kompleksam piederošo inženiertīklu būvniecību, autotransporta un dzelzceļa pievadceļu un ar tiem saistītās infrastruktūras rekonstrukciju, ar ugunsdzēsības un vides aizsardzības prasību ievērošanu, kā arī ar citu drošības prasību ievērošanu saistītās darbības. KF finansējums tiek piešķirts tikai publiskajai infrastruktūrai un tikai gadījumos, ja nav iespējami citi finansēšanas avoti.

Savukārt, atbilstoši ERAF programmas projektam „Centrālā Baltijas jūras reģiona pārrobežu sadarbības programma 2014. – 2020.gadam”, lai uzlabotu reģiona reģionālo un lokālo mobilitāti, kā arī, lai palielinātu reģiona pievilcību apmeklējumu ziņā, paredzēts, ka programma atbalstīs Baltijas jūras mazo ostu ilgtspējīgu attīstību. TEN-T regula paredz veicināt jūras savienojumu attīstību ar Jūras maģistrāļu attīstības konceptu. „Jūras maģistrāles” ir daļa no TEN-T tīkla un to mērķis ir koncentrēt kravu plūsmas jūras loģistikas maršrutos tādā veidā, lai uzlabotu esošos jūras transporta savienojumus vai izveidotu jaunus, dzīvotspējīgus un regulārus jūras transporta savienojumus starp dalībvalstīm, kas samazinātu autoceļu noslogotību un/vai uzlabotu piekļuvi salu reģioniem un valstīm. „Jūras maģistrāles” sastāv no jūras maršrutu savienojumiem, ostu iekārtām, kravas termināļiem, loģistikas platformām, saistītās infrastruktūras, aprīkojuma un iekārtām. Kā viens no „jūras maģistrāļu” mērķiem ir nodrošināt iespēju veikt tuvsatiksmes kuģošanu vismaz starp divām ostām, izmantojot vienkāršotas administratīvās procedūras. Ņemot vērā Latvijas ostu iesaisti TEN-T tīklā „jūras maģistrāles” var kalpot kā elements jūras pārvadājumu attīstībā.

Atbalsts Latvijas ostu infrastruktūras attīstībai tika saņemts gan ZRP 2007-2013 gan ZRP 2014-2020 ietvaros. Kopumā abos periodos Latvijas ostās tika ieguldīti 41,75 milj. EUR ietverot publisko finansējumu un privāto līdzfinansējumu. Veikto ieguldījumu rezultātā tika atjaunotas piestātnes, modernizētas zivju izkraušanas vietas, iegādāts zvejas kuģu inventārs un zvejas aprīkojums, atjaunotas zvejas aprīkojuma uzglabāšanas vietas un izbūvētas saldētu zvejas produktu uzglabāšanas kameras un izkrauto zvejas produktu šķīrotavas un atvēršanas tvertes. Atbalsts sekmēja zvejnieku vajadzībām nepieciešamās infrastruktūras pieejamības un funkcionalitātes uzlabošanu.

Latvijas ostu darbībā ir vērojama pakāpeniska attīstība, par ko liecina kravu apgrozījuma palielināšanās. Vislielākie kravu apgrozījumi tika veikti Latvijas lielajās ostās. Latvijas ostu darbība nav sezonāla – tās darbojas visu gadu, t.sk., aukstās ziemās, kad Rīgas jūras līča ostu piekļuvi aizsalstošu ziemu laikā nodrošina ledlauži. Mazajām ostām ir liela nozīme reģionālajai attīstībai, gan kā zvejas un jahtu ostām, gan kā kravu ostām.

Latvijas ostās galvenokārt tiek pārvadāti naftas produkti, ogles un koksne. Tāpat tiek pārvadāta koksnes šķelda, kravas konteineri, ķīmiskās beramkravas, melnais metāls un to izstrādājumi, kā arī jēlnaftas pārvadājumi, zivju izkrāvumi, u.c. 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.

Latvijā ir pašvaldību ostu sadarbības tīkls. Kādreizējais mērķis valsts līmenī izveidot vienu ostu nav attaisnojies. Lai gan ostas konkurē savā starpā, tās tomēr spēj sadalīt tirgu.

Ārvalstīs tiek praktizēts, ka ostās tiek veidoti vēja parki. Arī Latvijas ostās šādu vēja parku varētu attīstīt. Tas sniegtu pienesumu ne tikai Latvijas ostu attīstībā, bet kopumā arī valsts tautsaimniecībā. Šādu vēja parku izveidi var īstenot Pāvilostā un Salacgrīvā, kur ostu teritorijas platība ir pietiekama šāda veida investīciju veikšanai. Attiecībā uz pārējām ostām kuģu ceļi ir pārāk blīvi, līdz ar to vēja parku izveide ir apgrūtināta. Latvijas ostu attīstības un līdz ar to valsts tautsaimniecības sekmēšanai būtu noderīga ne tikai vēja parku izveide un gāzes termināla izbūve, bet arī infrastruktūras sakārtošana un modernizēšana jaunu izkrāvumu piesaistei. Latvijas ostu attīstību ietekmē arī tas, ka ostu teritorijās esošie uzņēmumi ārvalstu uzņēmumiem nav spējīgi nosaukt un piedāvāt kopīgu cenu par saviem pakalpojumiem, kas tiek skaidrotas ar katra uzņēmuma komercnoslēpumu. Lietuvā un Igaunijā šādas problēmas nav. Ostu teritorijā esošo uzņēmumu kooperācijas trūkums kavē veiksmīgāk attīstīties un konkurēt. Latvijas ostās nav pietiekami konkurētspējīga infrastruktūra, kas spētu piesaistīt papildus izkrājumus. Lai gan esošā infrastruktūra Latvijas ostās rada augstu pievienoto vērtību, attīstības sekmēšanai turpmāk būtu jāparedz ieguldījumi infrastruktūras sakārtošanā un pilnveidošanā, kas būtu starptautiski konkurētspējīga un uz eksporta veicināšanu orientēta. Ņemot vērā to, ka ir finanšu kapitālieguldīgi pasākumi salīdzinājumā ar EJZF apjomu, tad atbalsts šiem ieguldījumiem būtu jāsedz no citiem ES fondu līdzekļiem.

Latvijas ostām ir kapacitāte un labs ģeogrāfiskais izvietojums. Eksperti uzsver, ka šodien Latvijas ostu potenciāls nav pilnībā izmantots. Tām būtu jānodala savas darbības sfēras (jāspecializējas), lai tās varētu pietiekami efektīvi piesaistīt investīcijas to attīstībai. Piem., atsevišķas mazās ostas varētu specializēties uz nelielu atpūtas kuģu apkopi, līdz ar to nebūtu vajadzība veikt dārgos padziļināšanas darbus, vai vismaz varētu tos veikt mazākos apmēros. Pārējās mazās ostas varētu specializēties uz kokmateriālu pārvadāšanu un atpūtas kuģu apkalpošanu. Savukārt lielās ostas varētu specializēties uz šķidrajām kravām, konteineriem, beramkravām, gabalkravām, kokmateriāliem, pasažieriem, u.c., sadalot prioritātes. Viena - divas ostas varētu būt universālas. Ostas ir kravu tranzīta mezgls, kurās notiek kravu apgrozījums no dažādām pasaules valstīm. Ir jāizmanto ostu potenciāls un jāveic investīcijas infrastruktūras attīstībā. Attīstības iespējas būtu inovatīvas tehnoloģijas saistībā ar gāzes termināla projektēšanu, būvniecību, uzturēšanu, apkalpošanu un loģistikas ķēdes nodrošināšanu.

Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības programmu 2014.-2020. gadam ostām ir noteikti vairāki stratēģiskie mērķi un darbības virzieni, kuru attīstībai tiek plānots apgūt arī ES fondu sniegto atbalstu (skat. 1. Pielikuma turpinājumu). Ņemot vērā Latvijas ostu noteiktās vajadzības stratēģisko mērķu un darbības virzienu īstenošana var sekmēt ostu attīstību – infrastruktūras kvalitāti un tās pieejamību, kapacitātes celšanu, jaunu klientu piesaisti. Ostu stratēģisko mērķu un darbības virzienu sasniegšanai vēlams citu ES fondu atbalsts.

1. Pielikuma turpinājums

Latvijas ostu noteiktie stratēģiskie mērķi/darbības virzieni 2014.-2020. plānošanas periodā

Ostas nosaukums	Stratēģiskie mērķi/Darbības virzieni
Rīgas brīvosta	1. veikt ostas pārvaldību atbilstoši ostas klientu vajadzībām; 2. nodrošināt konkurētspējīgu un caurskatāmu tarifu politiku; 3. gūt maksimālus ieņēmumus, vienlaicīgi saglabājot tarifu konkurētspēju tirgū; 4. uzlabot autoceļu, dzelzceļa un ūdensceļu infrastruktūru, kā arī veicināt to savstarpējo sasaisti; 5. palielināt kravu apgrozījumu un pasažieru skaitu ostā; 6. palielināt ostas tirgus daļu Baltijas jūras reģiona austrumu daļas ostu kopējā kravu apgrozījumā; 7. veicināt kuģu (t.sk. Panamax un lielāka izmēra) drošu ienākšanu ostā, veicot darbības kuģošanas drošības paaugstināšanai; 8. stiprināt klientu pārliecību par ostas drošību, samazināt apdrošināšanas prasību risku un aizsargāt ostas aktīvus; 9. samazināt ostas darbības un jauno attīstības projektu negatīvo ietekmi uz vidi; 10. stiprināt ostu kā sociāli atbildīgu vienību; 11. sekmēt kravu pārkraušanas apjomu ostā, veicinot ostas kā pievilcīgas uzņēmējdarbības vietas atpazīstamību; 12. izveidot un uzturēt pozitīvu ostas tēlu.
Ventspils brīvosta	1. saglabāt un nostiprināt pašreizējās ostas pozīcijas šķidro un beramkravu tirgū; 2. piesaistīt ostai jaunus darbības veidus un pakalpojumus (t.sk. konteineru, ro-ro u.c.); 3. attīstīt brīvostas industriālajās teritorijās rūpniecisko darbību.
Liepājas brīvosta	1. Ostas infrastruktūras attīstība; 2. kuģošanas drošība un ostas iekārtu aizsardzības uzlabošana; 3. pievienotās vērtības ražošanas un pakalpojumu sniegšanas attīstība; 4. ostas piesārņoto teritoriju sanācija; 5. publiskās – privātās sadarbības attīstība.
Skultes osta	1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas; 2. integrēt Skultes ostas pārvaldes attīstības projektus ar Saulkrastu pilsētas infrastruktūras un ostas zemes lietotāju attīstības projektiem; 3. radīt labvēlīgu apstākļus kuģošanas kompāniju, transporta uzņēmumu un eksportētāju, kā arī šajā procesā iesaistīto valsts un pašvaldību institūciju optimālai sadarbībai; 4. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.
Mērsraga osta	1. Kļūt par distribūcijas un loģistikas centru Kurzemes reģionā. 2. Izstrādāt ilgtermiņa stratēģiju infrastruktūras attīstībai un konkurētspējas nodrošināšanai, piesaistīt ostai jaunas kravas, tādā veidā veicinot uzņēmējdarbības attīstību Kurzemes reģionā un palielināt ienākumus ostas pārvaldei, pašvaldībām un valsts budžetam. 3. Ostu navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.
Salacgrīvas osta	1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas; 2. attīstīt ostas infrastruktūru un ostas pievadceļus; 3. palielināt Salacgrīvas ostas pārvaldes institucionālo kapacitāti; 4. ostas saimnieciskās darbības, t.sk. stivordpakalpojumu, konkurētspējas palielināšana; 5. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.
Rojas osta	1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas; 2. integrēt Rojas ostas pārvaldes attīstības projektus ar Rojas novada infrastruktūras, un ostas uzņēmumu attīstības projektiem; 3. ostu navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā; 4. radīt labvēlīgu apstākļus kuģošanas kompānijām, transporta uzņēmumiem, eksportētājiem un augstas pievienotās vērtības ražotnēm.
Engures osta	1. nodrošināt sniegto pakalpojumu kvalitātei atbilstošas, konkurētspējīgas ostas maksu likmes un zemes nomas maksas; 2. integrēt Engures ostas pārvaldes attīstības projektus ar Engures novada un ostas uzņēmumu attīstības projektiem; 3. radīt labvēlīgu apstākļus zivju pārstrādes, zvejniecības, jahtu servisa, jahtu būves uzņēmumiem un augstas pievienotās vērtības ražotnēm; 4. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.
Pāvilosta	1. kopējo hidrotehnisko būvju rekonstrukcija un pilnveidošana; 2. ostas akvatorijas dziļuma palielināšana un uzturēšana; 3. uzņēmējdarbībai labvēlīgas vides radīšana; 4. ostas tehniskā aprīkojuma modernizācija; 5. dabas aizsardzības prasību nodrošināšana; 6. ostas neizmantojamos sauszemes teritorijas apguves ģenerālplāna izstrāde; 7. zvejas flotes palielināšana, piesaistot uzņēmējus jaunas zivju pārstrādes ražotnes izveidei; 8. tūristu piesaistes aktivitāšu pilnveidošana un attīstīšana; 9. investīciju piesaiste uzņēmējdarbības un infrastruktūras attīstības projektiem; 10. mērķetinga aktivitātes ārzemju tūristu, un ostas uzņēmumu pakalpojumu izmantotāju piesaistei; 11. pasažieru prāmju līnijas izveide; 12. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā.
Lielupes osta	1. mazās jūras ostas izveidošana un attīstība buru kuģu, jahtu un motorjahtu apkalpošanai un ekoloģiskā tūrisma piedāvājuma attīstīšanai; 2. hidrotehnisko būvju izbūve Lielupes grīvā, kas ļautu samazināt ikgadējās kuģu kanāla uzturēšanas izmaksas un nodrošināt pastāvīgu Lielupes grīvas kuģojamību; 3. ostas navigācijas līdzekļu uzturēšana un modernizācija atbilstoši IALA(A reģions) standartiem ar mērķi uzlabot kuģošanas drošību ostā. 4. burāšanas sporta, airēšanas un citu ūdens sporta veidu attīstības un piekastes zvejniecības veicināšana.

Datu avots: LAND izveidots pēc "Latvijas ostu attīstības programma 2014.-2020. gadam".

2. pielikums

Dzīvo resursu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Zvejniecība	pirmā zvejas kuģa iegāde	Investīcijas mazapjoma piekrastes zvejas kuģos	zvejnieki (jaunāki par 40 gadiem), komersanti
	galvenā dzinēja vai palīgdzinēja nomaiņa vai modernizācija	Zvejniecību un zvejas flotu pārvaldība	komersanti, privātpersonas (zvejas apkalpes locekļi)
	zivju resursu sabalansēšana ar zvejas flotes kapacitāti	Zvejas darbību ārkārtas pārtraukšana	
	kompensācijas par zvejas rīku nozaudēšanu un dražu savākšanu jūrā		
	pieņemšanas iekārtu uzstādīšana	Jūras bioloģiskās daudzveidības un ekosistēmu aizsargāšana un atjaunošana	komersanti
	jūras vides stāvokļa uzlabošana		
	Natura 2000 teritoriju pārvaldība, atjaunošana un uzraudzība		
Akvakultūra	zivju sugu aizsardzība		
	produktīvi ieguldījumi augstas pievienotās vērtības akvakultūras veicināšanai	Akvakultūra	
	bioloģiskās akvakultūras attīstība	Akvakultūra	juridiska vai fiziska persona
	jūras akvakultūras attīstība	Akvakultūra	
	vidi saudzējošas dīķsaimniecības attīstība	Akvakultūra	
Zivju apstrāde	kooperācijas veicināšana	Akvakultūra	juridiska vai fiziska persona, NVO
	tirgus izpētes pasākumi		
	mārketinga pasākumi jaunu noieta tirgu meklēšanai un sekmēšanai (reklāmas kampaņu rīkošana, dalība starptautiskajās izstādēs, ekspertu piesaiste, u.c.)	Zvejas un akvakultūras produktu tirdzniecība	komersanti, ražotāju organizācijas, asociācijas, zinātniskās institūcijas
	produktu sertificēšana un marķēšana		
	tehnoloģiju iegāde un uzstādīšana		
	ražošanas būvju celtniecība un atjaunošana	Zvejas un akvakultūras produktu apstrāde	komersanti, ražotāju organizācijas, asociācijas
	ražošanas aprīkojuma un datorprogrammu iegāde		
Mazumtirdzniecība	patentu saņemšanas vai izmantošanas izmaksas		
	Iekārtas un aprīkojums piekrastes zvejas produktu pārstrādei un izplatīšanai mazumtirdzniecībā	24. pants Zvejas un akvakultūras produktu tirdzniecība; 25. pants	Mazie un mikro piekrastes zvejas un pārstrādes

3. pielikums

Ostu aktivitāšu jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Uzglabāšana un noliktavu saimniecība	uzglabāšanas telpu un noliktavu izbūve un modernizācija		ostu pārvaldes, komersanti
	inovāciju prototipu izstrāde		
Hidrotehnisko objektu būvniecība	ūdensceļu padziļināšanas darbi	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	ostu pārvaldes, komersanti
	molu atjaunošana un pagarināšana		
	piestātņu un ūdensceļu izbūve		
	inovatīvas tehnoloģijas hidrobuļu projektēšanā, būvē un apkalpošanā		

4. pielikums

Kuģubūves un remonta jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Kuģu un peldošo iekārtu būve	Inovatīvu tehnoloģiju izstrādāšana	-	komersanti, augstskolas, zinātniskās un izpētes institūcijas
Atpūtas un sporta laivu būve	Inovatīvu tehnoloģiju izstrādāšana	-	

5. pielikums

Jūras un upju transporta jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Pasažieru jūras un piekrastes ūdens transports	tūrisma infrastruktūras izbūve pie ostām	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	ostu pārvaldes, komersanti
	sekmēt mazo kuģu un laivu pārbūvi	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska vai fiziska persona
Pasažieru pārvadājumi iekšzemes ūdeņos	jaunu iekšējo ūdeņu peldlīdzekļu iegāde	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska vai fiziska persona
	jaunu pasažieru pārvadājumu maršrutu izstrāde un ieviešana	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska persona (tai skaitā pašvaldība)
Ūdens transportlīdzekļu	ar transportu saistīto tūrisma pakalpojumu attīstība (laivu noma u.tml.)	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska vai fiziska persona

6. pielikums

Piekrastes tūrisma - izmitināšanas jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Izmitināšana viesnīcās un līdzīgās apmešanās vietās	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte, ūdens un kanalizācijas iekārtas, skaitītāji	saimnieciskās darbības dažādošana	Mazie komeranti, zvejnieku saimniecības, kooperatīvi, zemnieku saimniecības
Izmitināšana viesu mājās un cita veida īslaicīgas apmešanās vietās	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte, ūdens un kanalizācijas iekārtas, skaitītāji	saimnieciskās darbības dažādošana	
Kempingu, atpūtas transportlīdzekļu laukumu un apdzīvojamo autostāvējumu laukumu darbība	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte, ūdens un kanalizācijas iekārtas, skaitītāji	saimnieciskās darbības dažādošana	
Pārējo apmešanās vietu darbība	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte, ūdens un kanalizācijas iekārtas, skaitītāji	saimnieciskās darbības dažādošana	

7. pielikums

Piekrastes tūrisma - transporta jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Pārējais pasažieru sauszemes transports	ieguldījumi piebraucamo ceļu sakārtošanā (pie ostām, tūrisma objektiem)	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska persona (tai skaitā)
	ar transportu saistīto servisa pakalpojumu attīstība (velo, skūteru noma)	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska vai fiziska persona
Pasažieru aviopārvadājumi	infrastructure saistībā ar tūrisma attīstību (nosēšanās laukumi u.c.)	Sabiedrības virzīta vietējā attīstība	juridiska vai fiziska persona,

8. pielikums

Piekrastes tūrisma – cita patēriņa jomai nepieciešamie ieguldījuma veidi

Zilās ekonomikas sektoru vajadzības		Atbalsta iespēju priekšlikumi	
Sektors	Nepieciešamie ieguldījuma veidi	Atbalsta pasākums	Atbalsta pretendents
Kultūras preču un atpūtai paredzētu preču mazumtirdzniecība specializētajos veikalos	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte	saimnieciskās darbības dažādošana	Mazie komeranti, zvejnieku saimniecības, kooperatīvi, zemnieku saimniecības
Citu preču mazumtirdzniecība specializētajos veikalos	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte	saimnieciskās darbības dažādošana	Mazie komeranti, zvejnieku saimniecības, kooperatīvi, zemnieku saimniecības
Ēdināšanas pakalpojumi	ieguldījumi infrastruktūrā - aprīkojums, energoefektivitāte	saimnieciskās darbības dažādošana	Mazie komeranti, zvejnieku

2.