

Jaunajā Eiropas Savienības fondu plānošanas periodā 2021. – 2027. gadam arī Eiropas Komisija uzsvērusi kooperāciju.

SARMĪTE FELDMANE

“Tas ir instruments, kā zemniekiem stiprināt savu tirgus varu. Jau līdz šim kooperatīviem bija pieejams gan atbalsts izveides, ražošanas un pārstrādes jomā, gan nodokļu atlaides. Ņemot vērā šīs sadarbības formas nozīmīgumu, atbalsta programmas tiks turpinātas, kā arī meklēti jauni veidi, kā stimulēt kooperācijas attīstību lauksaimniecības un mežsaimniecības, kā arī mājražošanas nozarē,” norāda Zemkopības ministrijas Lauku attīstības atbalsta departamenta Valsts atbalsta plānošanas nodaļas vecākā referente Inese Štromberga.

2019. gadā 51 lauksaimniecības un mežsaimniecības kooperatīvā sabiedrībā bija apvienojušies 5108 ražotāji. Lai gan pēdējos gados kooperatīvu skaits ir teju nemainīgs, to apgrozījuma kāpums no 176 milj. eiro 2009. gadā līdz 450,51 milj. eiro 2019. gadā liecina, ka paplašinās kooperatīvu sniegtie pakalpojumi saviem biedriem. 2019. gadā atbilstības statusu ieguva 24 piena, 15 graudu, septiņi augļu un dārzeņu kooperatīvi, trīs mežsaimniecības un pa vienam kooperatīvam gaļas un mājražošanas nozarē. Izteikti apgrozījuma līderi ir graudu nozares kooperatīvi, kuru apgrozījums

KOOPERĀCIJA – nepieciešamība un iespējas

2019. gadā bija 347 milj. eiro, un piena sektora kooperatīvi ar 89 milj. eiro apgrozījumu.

Mazām saimniecībām izdevīgi

Viens no lauksaimniecības politikas mērķiem tuvākajos gados ir stiprināt ne tikai esošos kooperatīvus graudkopības, piena un dārzeņkopības, augļkopības, meža nozarē, bet veicināt arī jaunu kooperatīvu veidošanos nozarēs, kurās to ir maz vai nav vispār, – gaļas lopkopībā, mājražošanā, olu ražošanā, bioloģiskajā lauksaimniecībā, kā arī stimulēt esošo kooperatīvu apvienošanās otrā līmeņa kooperatīvajās sabiedrībās.

“Piemēram, augļu un dārzeņu ražotāji būtu ieguvēji, ja kooperētos, jo ir daudz nelielu saimniecību, kuru saražotais apjoms ierobežo realizācijas iespējas par labām cenām. Ja saimniecība audzē salātus viena divu hektāru platībā, tad kādu apjomu varētu nodrošināt desmit līdzvērtīgas saimniecības?” potenciālos ieguvumus ieskicē Zemkopības ministrijas Lauku attīstības atbalsta departamenta direktora vietniece Biruta Inģilāvičute.

Latvijā ir daudz mazu saimniecību un maz lielu saimniecību,

kuras ir pašpietiekamas, var tirgū būt vērā ņemami spēlētāji. “Tirgus ekonomikas principi ir neželīgi – labu cenu var saņemt tikai tie, kas piedāvā ievērojamu produkcijas daudzumu. Kooperācija ir viens no svarīgākajiem instrumentiem, kas var palīdzēt mazajam un vidējām saimniecībām saražoto pārdot par daudz labāku cenu,” uzsver B. Inģilāvičute un vērtē: “Kāpēc piena nozarē ir tik būtiska iepirkumu cenu starpība? Dažiem par pienu maksā 15 centus litrā, bet citiem – 30 centus. Protams, daļēji cenu atšķirības ietekmē kvalitāte, tomēr būtiska nozīme ir arī piedāvātā piena daudzumam. Saimniecības, kas pievienojušās kooperatīvam, to labi zina. Mazajām saimniecībām ir ļoti grūti kaulēties par augstāku cenu,” skaidro B. Inģilāvičute.

Katru gadu atbilstības statusu iegūst apmēram 50 kooperatīvi, un puse no tiem ir piena nozarē. “Ja vienā reģionā ir vairāki piena nozares kooperatīvi, tad šāda saimniekošana ir neefektīva, jo, visticamāk, tie dublē loģistikas ceļus,” vērtē I. Štromberga.

Nereti ir situācijas, ka vienai saimniecībai pa lauku ceļu garām nobrauc četru dažādu kooperatīvu piena mašīnas, bet katra brauc uz citu saimniecību, ja pie visiem brauktu viena, tad ieguvēji būtu visi. “Kaut tikai sadarbojoties loģistikā, bet vēl labāk – apvienojoties, varētu samazināties loģisti-

kas un administratīvās izmaksas. Zemnieks gūtu tiešu labumu, jo saņemtu lielāku samaksu par pienu,” skaidro I. Štromberga.

Pārstrāde – jaunas iespējas

“Pētījām un salīdzinājām piena kooperatīvus, kuriem ir sava pārstrāde, ar tiem, kas tālāk pārdod izejvielu, – pievienotā vērtība līdz ar pārstrādi dubultojas,” potenciālo ieguvumu ieskicē I. Štromberga. Izveidot savu pārstrādes produktu preču zīmi, iekārot vietējos un pasaules piena produktu tirgus ir liels izaicinājums, kas nav pa spēkam katram. “Bioloģisko ražotāju kooperācija ir virziens, kurā varam pārspēt kaimiņus. Ir svarīgi, lai produkts, svaigi no lauka novākts, varētu nonākt uz patērētāju galda,” bioloģisko saimniecību īpašniekus mudina B. Inģilāvičute.

Skatoties piecu desmit gadu perspektīvā, Zemkopības ministrijas speciālistu vērtējumā Latvijai kooperācijas attīstībā daudz jāmacās. Piemēram, Īrijā kooperatīvu skaits samazinās, bet biedru skaits pieaug, veidojas otrā līmeņa kooperatīvi.

“Ja pēc desmit gadiem darbotos kooperatīvi Baltijas valstu līmenī, tas būtu ieguvums visām trim valstīm. Ja jau Eiropai ir jādama, kā

iegūt ietekmi pasaules tirgū, jo preši ir tādi milži kā ASV, Ķīna, Kanāda, Brazīlija, Austrālija, tad mums vēl jo vairāk,” nākotnes mērķus un perspektīvas ieskicē B. Inģilāvičute. □

Pēc Zemkopības ministrijas materiāla sagatavojuši SARMĪTE FELDMANE

FAKTI

Atbilstīgas lauksaimniecības kooperatīvās sabiedrības vēsturiskā Cēsu rajona novados 2020.gadā:

■ Amatas novadā Augļu un dārzeņu audzētāju kooperatīvs “Zaļais grozs”

■ Jaunpiebalgas novadā piensaimnieku kooperatīvi “Drusti” un “Piebalga”

■ Pārgaujas novadā piensaimnieku komparatīvs “Straupe”

Avots: Latvijas Lauksaimniecības kooperatīvu asociācija

Vai nebeidzamais stāsts?

JĀNIS GABRĀNS

Jau vairāk nekā gadu ilgst riņķa dancis ap iepirkumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu Latvijā. Notiek sūdzības un pārsūdzības, jo katrs grib dabūt lielāku vai mazāku daļu no šī pīrāga, kura vērtība desmit gados, tieši uz šādu laika periodu izlīdzināts konkurss, ir apmēram pusmiljards eiro.

Autotransporta direkcijas (ATD) pārstāve Zane Plone “Druvai” atsūtīja laika grafiku, kā līdz šim virzījies šis konkurss.

■ 2019.gada jūlijs – tiek izsludināts konkurss par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu 16 maršrutu tīkla daļās. Iesniedzšanas termiņš 23.decembris.

Visi galvenie notikumi risinājušies šajā, 2020., gadā.

■ 21.janvāris – Iepirkuma komisija atver 40 pretendentu iesniegtos piedāvājumus un sāk to

vērtēšanu.

■ 18.maijs – Iepirkumu komisija pieņem lēmumu par rezultātu visās 16 maršrutu tīkla daļās, 12 maršrutu tīkla daļās pasludinot uzvarētāju.

■ Jūnijs – Iepirkumu uzraudzības biroja (IUB) tiek iesniegtas pārsūdzības par 11 no 16 maršrutu tīkla daļām, tai skaitā par tām, kurās konkurss izbeigts bez rezultāta. IUB pagarina pārsūdzību vērtēšanu līdz septembra beigām.

■ 1.jūlijs – ievērojot Publisko iepirkumu likumu, ATD noslēdz sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumu piecās maršrutu tīkla daļās – “Bauska”, “Daugavpils, Krāslava”, “Kuldīga, Saldus”, “Liepāja”, “Pierīga”, kurās nebija pārsūdzību. Pakalpojumu uzsākšanas plānotais datums – 2021.gada 1.augusts.

■ 5.jūlijs – izsludināts konkurss par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu četrās maršrutu tīkla daļās – “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle”, kurās iepriekš iepirkums tika izbeigts bez rezultāta.

■ 7. un 8.augusts – IUB tiek iesniegtas sūdzības par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu maršrutu tīkla daļā “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un

“Ogre, Aizkraukle”.

■ 14.augusts – lai tiktu nodrošināta sabiedriskā transporta pakalpojumu nepārtrauktība laika periodā, kad esošajiem līgumiem būs beidzies termiņš, bet jaunie nebūs stājušies spēkā, izsludināts konkurss par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu ar autobusiem līdz 2021.gada decembrim. Šajā konkursā izvirzītās prasības samazinātas, un jau šobrīd visi pārvadātāji tās spēj nodrošināt.

■ Septembris – IUB tiek iesniegtas sūdzības par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu līdz 2021.gada decembrim (kopumā četras sūdzības no ieinteresētajiem piegādātājiem).

■ 10.septembris – IUB noraida sūdzības maršrutu tīkla daļās “Cēsis”, “Jēkabpils, Preiļi, Līvāni”, “Limbaži, Sigulda” un “Ogre, Aizkraukle”. Jau rakstījām, ka trīs no sūdzībām iesniedza “CATA”, taču IUB tās noraidīja un atstāja spēkā pasūtītāja pieņemto lēmumu par konkursa izbeigšanu bez rezultātiem.

■ 15.septembris – IUB publicē informāciju par pieņemtajiem lēmumiem saistībā ar pārvadātāju iesniegtajām pārsūdzībām konkursā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu astoņās maršrutu tīkla daļās, kurās tika iesniegtas pārsūdzības.

Atgādināsim, ka IUB, izskatot saņemtas sūdzības, aizliedza slēgt līgumus septiņās daļās jeb lotēs, bet vienā konkursa lotē atcēla lēmumu par konkursa izbeigšanu bez rezultātiem, uzdodot šajās lotēs veikt atkārtotu piedāvājumu vērtēšanu.

■ 16.septembris – Iepirkumu komisija atvēra un uzsāka vērtēt 32 piedāvājumus, kas iesniegti konkursā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu četrās maršrutu tīkla daļās.

Informācija vēsta, ka IUB piektdien, 2.oktobrī, skafis sūdzības par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu līdz 2021.gada novembra sākumam, ko iesniedza AS “Rēzeknes autobusu parks”, AS “Rīgas taksoometru parks” un AS “Cata”.

■ 5.oktobris – termiņš, līdz kuram pretendenti var iesniegt savus piedāvājumus konkursā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu līdz 2021.gada decembrim.

■ 28.oktobris – Iepirkumu komisija, ņemot vērā IUB septembrī pieņemto lēmumu, astoņās maršrutu tīkla daļās veiks iesniegto piedāvājumu pārvērtēšanu un pieņems jaunu lēmumu par iepirkuma rezultātiem šajās daļās.

Tiktāl sausi fakti, bet konkur-

sa virzība liek uzdot daudz jautājumu. Skaidrs, ka katrā daudzmiljonu konkursā zaudētāji iesniedz pārsūdzības, bet šoreiz to ir tik daudz, ka nākas domāt, vai konkursa nolikumā nebija pārāk daudz neskaidrību, nekonkrētības, kas paver iespējas veikt pārsūdzības. Sprotams, ka tik apjomīgā konkursā, kur nosacījumi tik ļoti detalizēti, vienmēr būs dažādu variāciju, interpretāciju iespējas. Dzirdot ATD skaidrojumu par pārvadātāju nekvalitatīvi sagatavotajiem piedāvājumiem, rodas jautājums, kāpēc tā. Vai tiešām vainojama neprasme uzrakstīt pietiekumu, varbūt zināma vaina jāmeklē arī konkursa nosacījumos. Par to liek domāt arī IUB lēmums astoņās lotēs veikt pieņemto lēmumu pārskatīšanu, bet varbūt komisija, pieņemot lēmumus, nespēja tos pamatot tā, lai izslēgtu pārsūdzības iespējas.

Tik apjomīgs konkurss pasažieru pārvadājumu izsludināts pirmo reizi, un zināms teiciens, ka pirmie kucēni jāslīcina. Katra kļūme dod pieredzi, un jau tagad skaidrs, ka viss tik ātri nebeigsies, jo vēl jau būs sūdzības un pārsūdzības. Un mūsu pusē atklāts ir vēl viens jautājums. Kas notiks ar uzņēmumu “CATA”, ja šajā konkursā tas paliks tukšā? □