

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2020-10-16 Nr. 018
Į 2020-10-09 Nr. 2-5024

Kopija:

VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL ĮPAREIGOJIMŲ VĮ KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJAI NUSTATYMO“ PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija parengė ir pateikė Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijai (toliau - Asociacija) išvadoms gauti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl įpareigojimų VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai (toliau – Uosto direkcija) nustatymo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas). Nutarimo projekto tikslas – nustatyti Uosto direkcijai specialųjį įpareigojimą statyti, modernizuoti ir plėtoti laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai ir/ar sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą, ir siekti, kad Uosto direkcijos vidutinė metinė nuosavo kapitalo grąža iš uosto infrastruktūros ir žemės, naudojamos nurodytai gamybinei veiklai uoste, būtų ne mažesnė nei 2 procentai.

Asociacija 2020-10-07 raštu Nr. 15 kreipėsi į Uosto direkciją prašydama pateikti paraiškų infrastruktūros objektų sukūrimui ar pagerinimui vertinimo tvarką ir detalai išaiškinti paraiškų vertinimo kriterijus. Anksčiau Asociacijos nariai taip pat ne kartą kreipėsi į Uosto direkciją su prašymais paaiškinti investicijų atsipirkimo dėl uosto infrastruktūros pagerinimo ar sukūrimo skaičiavimo tvarką, tačiau tokios informacijos iš Uosto direkcijos negavo.

Iš Uosto direkcijos 2019 metų finansinės ataskaitos matyti, kad metinė nuosavo kapitalo grąža 2019 metais sudarė 6,7% ir viršijo reikalaujamą 6% grąžą. Uosto direkcija valdo ne tik uosto infrastruktūros, bet ir kitus turto objektus, kurie negeneruoja pajamų arba jas generuoja minimaliai. Todėl atsiranda pagrindas daryti išvadą, kad Uosto direkcija, skaičiuodama paraiškų investicijoms dėl uosto infrastruktūros pagerinimo ar sukūrimo atsiperkamumą, uosto naudotojų naudojamai infrastruktūrai gali taikyti didesnius turto pelningumo reikalavimus.

Tuo pačiu norime pabrėžti, kad nuosavo kapitalo grąža negali ir neturi būti tapatinama su Uosto direkcijos taikomais mokesčių dydžiais bei investicijų pelningumo rodikliais. Nuosavo kapitalo grąža yra vidinis Uosto direkcijos efektyvumo rodiklis, kuris gali būti optimizuojamas naudojant įvairius

instrumentus, tame tarpe ir finansinius. Šio rodiklio tiesioginis perkėlimas uosto naudotojams reikštų uosto ir uoste veikiančių įmonių konkurencingumo mažėjimą.

Sutinkame, kad papildomos pridėtinės vertės kūrimas bet kokioje ūkio sferoje yra svarbus faktorius Lietuvos ekonomikai. Tačiau siūlant suteikti išskirtines sąlygas laivų remontui, statybai ir vėjo elektrinių projektui būtina kompleksiškai įvertinti šių įpareigojimų poveikį bendrai Uosto direkcijos finansinei padėčiai bei, reikalui esant, peržiūrėti nustatytą Uosto direkcijos nuosavo kapitalo pelningumą.

Siūlome kartu su visomis suinteresuotomis šalimis apsvarstyti šią Nutarimo projekto 2 punkto redakciją (Asociacijos siūlomi papildymai paryškinti):

„2. Pavesti Susisiekimo ministerijai kartu su VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija:

2.1. peržiūrėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašą, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio dydžius ir laivų savininkų (valdytojų) mokamų uosto rinkliavų rūšis, jų maksimalius dydžius, rinkliavų taikymo principus, **paraiškų infrastruktūros objektų sukūrimui ar pagerinimui vertinimo tvarką ir paraiškų vertinimo kriterijus** siekiant, kad VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos vidutinė metinė nuosavo kapitalo grąža iš uosto infrastruktūros ir žemės, naudojamos šio nutarimo 1 punkte nurodytai veiklai, būtų ne mažesnė nei 2 procentai;

2.2. įvertinti naujų specialiųjų įpareigojimų įtaką Uosto direkcijos finansinei padėčiai ir nustatytą Uosto direkcijos nuosavo kapitalo grąžos rodiklį peržiūrėjimo poreikį, užtikrinant uosto konkurencingumą.“

Pagarbiai

Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos viceprezidentas



Rimantas Juška