



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2020-

Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL SPECIALIŲJŲ ĮPAREIGOJIMŲ VALSTYBĖS ĮMONEI KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJAI NUSTATYMO“ PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) parengė ir teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl specialiųjų įpareigojimų valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai nustatymo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas).

Susisiekimo ministerija inicijavo Nutarimo projekto parengimą:

- vykdydama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos, sudarytos vadovaujantis Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo (toliau – Uosto įstatymas) 12 straipsnio 1 dalimi ir veikiančios pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos nuostatus, patvirtintus Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. gruodžio 20 d. nutarimu Nr. 1356 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos“, 2020 m. liepos 7 d. posėdžio sprendimą (protokolo Nr. 6-2494 nutarimosios dalies 2 punktas¹);

- atsižvelgdama į Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos (toliau – Asociacija) 2019 m. spalio 21 d. raštą Nr. 04-07, kuriuo prašoma spręsti VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Uosto direkcija) vykdomų ar vykdytinų investicijų į laivų statybos ir remonto įmonių Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste (toliau – Klaipėdos uostas) naudojamą infrastruktūrą atsiperkamumo vertinimo klausimą, ir Uosto direkcijos poziciją šiuo klausimu;

- įvertinusi Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos pateiktą informaciją dėl poreikio sudaryti galimybes Klaipėdos uosto teritorijoje vystyti veiklas, būtinas vėjo elektrinių Lietuvos jūrinėje teritorijoje statybai ir plėtrai, ir siekdama užtikrinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. birželio 22 d. nutarimo Nr. 697 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir (ar) Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje dalių, kuriose tikslinga organizuoti konkursą (konkursus) atsinaujinančius energijos išteklius naudojančių elektrinių plėtrai ir eksploatacijai, ir šių elektrinių įrengtųjų galių nustatymo“ įgyvendinimą.

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)

¹ Plėtojimo tarybos 2020 m. liepos 7 d. posėdžio protokolo 2 punktas:

Siūlyti Ekonomikos ir inovacijų ministerijai kartu su Susisiekimo ministerija iki š. m. rugsėjo mėn. (imtinai):

2.1. išanalizuoti galimybes Uosto direkcijos nuosavo kapitalo investicijoms į uosto infrastruktūrą, naudojamą laivų remonto ir statybos veiklai bei kitai veiklai, kuriančiai daug darbo vietų, pridėtinės vertės ir generuojančiai reikšmingas viešojo sektoriaus pajamas, nustatyti mažesnę nuosavo kapitalo grąžos normą (ROE);

2.2. įvertinti galimybę sąlygų minėtoms veikloms Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste vykdyti sudarymą pripažinti Uosto direkcijos specialiuoju įpareigojimu.

sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą ir siekį, kad Uosto direkcijos vidutinė metinė nuosavo kapitalo grąža iš uosto infrastruktūros ir žemės, naudojamos nurodytai gamybinei veiklai uoste, būtų ne mažesnė kaip 2 procentai. Siekiant nurodytos nuosavo kapitalo grąžos, tikslinga pavesti Susisiekimo ministerijai kartu su Uosto direkcija pakeisti 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 ir įtvirtinti reguliavimą, sudarysiantį būtinausias prielaidas pasiekti minėtą nuosavo kapitalo grąžos dydį.

Esamos būklės ir sprendimos problemos aprašymas

Pagal Uosto įstatymą, uosto žemę, akvatoriją ir uosto infrastruktūrą patikėjimo teise valdo, naudoja ir jomis disponuoja Uosto direkcija. Uosto direkcijai pavesta statyti, plėtoti ir naudoti uosto infrastruktūrą². Uosto suprastruktūrą³ stato, plėtoja ir valdo uosto naudotojai, uosto teritorijoje vykdančios komercinę ir ūkinę veiklą jų veiklai reikalingos uosto žemės nuomos sutarties pagrindu ir nustatyta tvarka.

Šiuo metu Klaipėdos uoste kaip pagrindiniai uosto naudotojai veiklą vykdo krovos, keleivių aptarnavimo ir laivų statybos ir remonto įmonės. Klaipėdos uoste veikiančių laivų statybos ir remonto įmonių (AB „Klaipėdos laivų remontas“ ir AB Vakarų laivų gamykla) naudojama infrastruktūra yra nusidėvėjusi (apie 50 metų senumo), dalis šios infrastruktūros yra pripažinta avarinės būklės, dėl šios priežasties kyla rizika, kad artimiausiu metu gali būti priimtas sprendimas uždrausti ją naudoti dėl saugos priežasčių. Siekiant atnaujinti esamą infrastruktūrą, Uosto direkcijai yra pateikta laivų statybos ir remonto veiklą vykdančių įmonių uosto infrastruktūros pagerinimo ar sukūrimo investicijų projektų, kurių vertė apie 77 mln. Eur be PVM.

Priimdama sprendimą dėl investavimo į konkrečius uosto infrastruktūros investicinius projektus, Uosto direkcija vertina šių projektų finansinį atsiperkamumą. Atlikdama vertinimą, Uosto direkcija remiasi planuojamu pagrįstu finansiniu ir ekonominiu Uosto direkcijos atliktų investicijų atsiperkamumu per trumpiausią laikotarpį, sukurtos infrastruktūros kaupiamąja nauda perspektyvoje, maksimalia socialine ir ekonomine nauda miestui, uostui, regionui, valstybei, svarba užtikrinti bendro ekonominio intereso paslaugų teikimą. Prioritetas skiriamas finansiškai atsiperkantiems projektams, projektai, kurių atsiperkamumas neigiamas, nėra įtraukiami į rekomenduojamų įgyvendinti projektų sąrašą.

Atliekant uosto infrastruktūros investicinio projekto vertinimą pagrindinis rodiklis – Uosto direkcijos prognozuojamų gauti pajamų, surenkamų iš laivų, įplaukiančių į Klaipėdos uostą ir besinaudojančių konkrečia uosto įmonei priklausančia infrastruktūra, sumokamų uosto rinkliavų, dydis. Paminėtina, kad Klaipėdos uosto rinkliavos pastaraisiais metais sudarė apie 88 proc. visų Uosto direkcijos pajamų (12 proc. surenkama iš uosto žemės nuomos, sumokamos uosto naudotojų, mokesčio). Atsižvelgiant į veiklos specifiką (mažas įplaukiančių laivų skaičius), laivų statybos ir remonto įmonių veikla negeneruoja pakankamai uosto rinkliavų, o investicijų į laivų statybos ir remonto įmonių naudojamą infrastruktūrą sukuriamą socialinę ar ekonominę nauda miestui, regionui ar valstybei Uosto direkcijos atliekamo vertinimo metu yra sunkiai pamatuojama ir santykinai mažesnė palyginti su kitais kriterijais, todėl investicijos į šių įmonių infrastruktūrą Uosto direkcijai finansiškai neatsiperka. Vadovaudamasi galiojančia investicijų vertinimo metodika Uosto direkcija privalo priimti sprendimą atmesti šiuos infrastruktūros investicinius projektus kaip finansiškai neatsiperkančius.

Uosto direkcija, kaip valstybės valdoma įmonė, turi siekti įgyvendinti valstybės tikslus valstybės valdomoje įmonėje ir keliamus lūkesčius valstybės valdomai įmonei ir užtikrinti tinkamą valstybės investuoto kapitalo grąžą. Valstybės valdomų įmonių siektinas vidutinės metinės nuosavo kapitalo kainas 3 metų laikotarpiui tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė Lietuvos Respublikos

² Uosto infrastruktūra – hidrotechninių ir inžinerinių įrenginių ir statinių, navigacinių įrenginių, taip pat kelių bei privažiuojamųjų geležinkelio kelių kompleksas (Uosto įstatymo 2 straipsnio 3 dalis).

³ Uosto suprastruktūra – laivų krovos įrenginių kompleksas ir kiti statiniai bei įrenginiai, nepriskirti uosto infrastruktūrai (Uosto įstatymo 2 straipsnio 11 dalis).

ekonomikos ir inovacijų ministro teikimu. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. sausio 9 d. nutarimu Nr. 12 „Dėl valstybės valdomų įmonių siektinų pelningumo rodiklių 2019–2021 metams nustatymo“ Uosto direkcijai yra nustatyta siektina vidutinė metinė nuosavo kapitalo kaina 2019–2021 metų laikotarpiu – 6.

Pelningumo rodikliai skaičiuojami nuo valstybės valdomų įmonių ūkinės komercinės veiklos. Iš komercinės veiklos eliminuojamos nekomercinės veiklos, t. y. tos veiklos, kurios VŠĮ „Stebėsenos ir prognozių agentūra“ yra pripažįstamos specialiaisiais įpareigojimais. Siekiant veiklą pripažinti specialiuoju įpareigojimu, minėtąja veikla turi būti tenkinami visuomenės poreikiai, ji turi būti nuostolinga pačiai įmonei, o pareiga teikti tą paslaugą turi būti aiškiai įtvirtinta teisės akte. Uosto įstatymo 11 straipsnyje nurodytos pagrindinės Uosto direkcijos funkcijos – užtikrinti uosto kapitono veiklą, rinkti uosto rinkliavas, statyti, naudoti ir plėtoti uosto infrastruktūrą, palaikyti projektinius gylius uosto akvatorijoje ir prie krantinių, pirsų ir kt. Uosto įstatyme neįtvirtintas įpareigojimas Uosto direkcijai sudaryti sąlygas laivų statybos ir remonto veiklai užtikrinti, dėl to ši veikla VŠĮ „Stebėsenos ir prognozių agentūra“ nėra pripažįstama specialiuoju įpareigojimu.

Susitikimų su Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos bei Uosto direkcijos atstovais metu konstatuota, kad laivų statybos ir remonto įmonės yra svarbios socialiniu ir valstybės saugumo aspektu: sukuria pridėtinę vertę investuodamos į privačią suprastruktūrą ar gamybos technologijas, yra didžiausios darbdavės Klaipėdos uoste (įdarbina apie 2000 darbuotojų, dar beveik tiek pat samdo rangos pagrindu), generuoja papildomas valdžios sektoriaus pajamas mokesčių į valstybės biudžetą pavidalu (gyventojų pajamų mokestis ir kt.), teikia paslaugas valstybiniam sektoriui (Karinių jūrų pajėgų laivynui), galimai teiktų paslaugas NATO laivynui.

Be to, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos posėdžio metu pristatytas poreikis ir tikslingumas sudaryti galimybes uosto teritorijoje vystyti veiklas, būtinas vėjo elektrinių Lietuvos jūrinėje teritorijoje statybai ir plėtrai, ir užtikrinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. birželio 22 d. nutarimo Nr. 697 „Dėl Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir (ar) Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos Baltijos jūroje dalių, kuriose tikslinga organizuoti konkursą (konkursus) atsinaujinančius energijos išteklius naudojančių elektrinių plėtrai ir eksploatacijai, ir šių elektrinių įrengtųjų galių nustatymo“ įgyvendinimą. Dėl šios priežasties teikiamame Nutarimo projekte numatytas specialusis įpareigojimas *expressis verbis* taikomas ir vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybos ir (ar) sandėliavimo veiklai. Įvertinus tai, kad ši veikla tik perspektyvinė, konkretūs skaičiavimai dėl tokios veiklos poveikio viešiesiems finansams nėra ir negali būti atliekami, remiamasi analogija su kita negamybine veikla Klaipėdos uoste – laivų statyba ir remonto veikla.

Teisinio reguliavimo priemonių alternatyvų vertinimas

Susisiekimo ministerija kartu su Uosto direkcija atliko alternatyvių problemos sprendimo galimybių vertinimą, išskirdama tris galimas alternatyvas:

1 alternatyva: nekeisti esamo reguliavimo ir nesiimti jokių veiksmų (status quo išlaikymas).

Įgyvendinant šią alternatyvą nėra keičiami jokie teisės aktai – nei bendrieji, nei specialieji.

Numatomas alternatyvos įgyvendinimo rezultatas: Uosto direkcija, vadovaudamasi galiojančiais teisės aktais, ir toliau negalėtų priimti sprendimo investuoti į laivų statybos ir remonto veiklą vykdančių įmonių naudojamą infrastruktūrą Klaipėdos uoste, o infrastruktūrai nusidėvint ir esant avarinės būklės Uosto direkcija privalėtų priimti sprendimą uždrausti naudotis šia infrastruktūra. Negalėdamos naudotis reikiama Klaipėdos uosto infrastruktūra veiklai vykdyti, laivų statybos ir remonto įmonės privalėtų stabdyti veiklą ir svarstyti galimas alternatyvas – nutraukti uosto žemės nuomos sutartį arba keisti veiklos profilį (pvz., reorganizuotis iš laivų statybos ir remonto veiklą vykdančių įmonių į krovos ar keleivių aptarnavimo įmones). Atsižvelgiant į tai, kad krovos ar keleivius aptarnaujančios įmonės įprastai įdarbina mažiau darbuotojų nei gamybinę veiklą vykdančios bendrovės, tikėtina, kad būtų panaikinta iki 2000 darbo vietų, susijusių su uosto veikla. Laivų statybos ir remonto įmonėms nutraukus veiklą Klaipėdos uoste, būtų panaikintos sąlygos Karinių jūrų pajėgų laivynui ar NATO laivynui remontuoti laivus Klaipėdos uoste, būtų sukuriamas neigiamas poveikis nacionalinio saugumo aspektu.

Be to, Uosto direkcijai nebūtų sudaromos prielaidos investuoti į įmonių, vykdydysiančių vėjo elektrinių komponentų gamybos ir (ar) sandėliavimo veiklą Klaipėdos uoste, infrastruktūrą, tai galimai turėtų neigiamą poveikį vėjo elektrinių Lietuvos jūrinėje teritorijoje statybai ir plėtrai.

II alternatyva – pakeisti specialiuosius teisės aktus, siekiant Uosto direkcijos investicijų į gamybinei veiklai reikalingą infrastruktūrą finansinio atsiperkamumo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatytos 6 proc. nuosavo kapitalo grąžos.

Igyvendinant šią alternatyvą nebūtų keičiamas bendrasis teisinis reguliavimas, todėl Uosto direkcija, siekdama užtikrinti, kad investicijos į laivų statybos ir remonto veiklą atsipirktų (įgyvendinus investicinius projektus esant *status quo* situacijai, ROE būtų neigiamas (-2) ir kad būtų pasiekti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyti siektini pelningumo rodikliai, teiktų Susisiekimo ministerijai prašymą pakeisti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo taisykles, tvirtinamas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu, ir didinti žemės nuomos mokestį laivų statybos ir remonto įmonėms. Įvertinus šiuo metu pateiktų investicinių projektų vertes bei mokamą Klaipėdos uosto žemės nuomos mokestį, numatoma, kad žemės nuomos mokesčio dydis turėtų būtų didinamas apie 12 kartų.

Numatomas alternatyvos įgyvendinimo rezultatas: atsižvelgiant į tai, kad numatomas žemės nuomos mokesčio dydis atitiktų laivų statybą ir remontą vykdančių įmonių metinę apyvartą, tikėtina, kad įmonių veikla taptų nuostolinga ir šios įmonės priimtų sprendimą arba nutraukti veiklą Klaipėdos uoste, arba keisti veiklos profilį (pasekmės analogiškos nurodytosioms I alternatyvoje).

III alternatyva – kompleksinis teisės aktų keitimas, siekiant Uosto direkcijos veiklą statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą pripažinti specialiuoju įpareigojimu ir nustatyti diferencijuotą nuosavo kapitalo grąžą iš šios veiklos.

Igyvendinant šią alternatyvą Uosto direkcijos veikla statant, modernizuojant ir plėtojant laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai ir (ar) sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą yra pripažįstama specialiuoju įpareigojimu (šiuo tikslu parengiamas ir priimamas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas, įpareigojantis Uosto direkciją vykdyti minėtą veiklą) ir keičiami teisės aktai, nustatantys Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką, Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio ir laivų savininkų (valdytojų) mokamų uosto rinkliavų dydžius, siekiant sudaryti sąlygas, kad Uosto direkcijos vidutinė metinė nuosavo kapitalo grąža iš uosto infrastruktūros ir žemės, naudojamos gamybinei veiklai uoste, būtų ne mažesnė kaip 2 procentai.

Numatomas alternatyvos įgyvendinimo rezultatas: įvertinus laivų statybos ir remonto įmonių veiklos rodiklius (taip pat darant analogiškas prielaidas dėl įmonių, ateityje galimai vykdydysiančių vėjo elektrinių komponentų gamybą ir (ar) sandėliavimą Klaipėdos uoste), manytina, kad įmonės būtų pajėgios mokėti didesnę nei šiuo metu uosto žemės nuomos mokestį, kuris leistų pasiekti Uosto direkcijos 2 procentų nuosavo kapitalo grąžą iš šiai veiklai naudojamo turto, ir šių įmonių veikla išliktų pelninga. Įgyvendinus investicinius projektus, tikėtinas minėtų įmonių veiklos apimtys didėjimas, didesnė metinė apyvarta, būtų išsaugomos esamos darbo vietos (ar galimai sukuriamos naujos), išsaugoma veiklos Klaipėdos uoste diversifikacija (ne vien krova ir keleivių aptarnavimas, bet ir inžinerinė, gamybinė pramonė), taip pat užtikrinami nacionalinio saugumo interesai, sudarant sąlygas teikti paslaugas Karinių jūrų pajėgų laivams bei NATO laivams, būtų sudaromos prielaidos vėjo elektrinių gamybos ir sandėliavimo veiklai.

Atsižvelgdama į nurodytą alternatyvų aprašymą bei numatomą neigiamą poveikį pirmosios ir antrosios alternatyvų atveju, Susisiekimo ministerija mano, kad yra tikslinga įgyvendinti trečiojoje alternatyvoje numatytas veiklas, ir teikia Nutarimo projektą.

Nutarimo projektas paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje, kur visuomenė ir suinteresuotos institucijos 5 darbo dienas nuo paskelbimo galėjo teikti pastabas ir pasiūlymus.

Nutarimo projektas buvo pateiktas išvadoms gauti Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijai, Lietuvos Respublikos energetikos ministerijai, Lietuvos Respublikos finansų

ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, Uosto direkcijai, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijai, Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijai, VŠĮ „Stebėsenos ir prognozių agentūra“. Uosto direkcija, Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija, VŠĮ „Stebėsenos ir prognozių agentūra“ Nutarimo projektą suderino be pastabų. Atsižvelgta į Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos pastabą. Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija informavo, kad Nutarimo projektas nėra norminio pobūdžio teisės aktas, todėl išvados neteiks. Lietuvos Respublikos finansų ministerija per nustatytą terminą pastabų nepateikė. Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos ir Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos pastabos įvertintos derinimo pažymoje.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (l. e. grupės vadovo pareigas Vidmantas Tamulis, tel. 239 3941, el. p. vidmantas.tamulis@sumin.lt) vyriausioji patarėja Eglė Vyšniauskaitė, tel. 239 3888, el. p. egle.vysniauskaite@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 1 lapas.
2. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo tarybos 2020 m. liepos 7 d. posėdžio protokolo kopija, 4 lapai.
3. Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos 2019 m. spalio 21 d. rašto Nr. 04-07 kopija, 2 lapai.
4. Derinimo pažyma, 2 lapai.
5. Suinteresuotų institucijų išvadų kopijos, 10 lapų.

Susisiekimo ministras

Jaroslav Narkevič