

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai

Paskirtai ministrei pirmininkei Ingridai Šimonytei

Kandidatei į Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos ministres Jurgitai Šiugždinienei

Kopija:

Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos viceministrei Kornelijai Tiesnesytei

Dėl investicijų projekto "Žiedinių lenktynių trasos "Nemuno žiedas" atnaujinimas"

2020-11-25 Nr.

Lietuvos sporto centras (toliau – LSC) 2020 m. birželio 10 d. parengė investicijų projektą "Žiedinių lenktynių trasos "Nemuno žiedas" atnaujinimas" (toliau – Projektas). 2020 m. rugpjūčio 5 d. CPVA pateikė išvadą dėl projekto ir partnerystės socialinės ekonominės naudos. 2020 m. rugsėjo 8 d. projektas pristatytas CPVA organizuojamoje VPSP mugėje.

Lietuvos automobilių sporto federacija (toliau – Federacija arba LASF) ir Lietuvos motociklų sporto federacija (toliau – Federacija arba LMSF) 2020-10-12 raštu kreipėsi Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliariją, Švietimo, mokslo ir sporto ministeriją bei Lietuvos sporto centrą pateikdama komentarus, pastabas ir pasiūlymus Projektui.

Atsakydami į rašte keliamus klausimus, LSC 2020-10-27 raštu Nr.S-399 pateikė atsakymus į pagrindinius Federacijų klausimus. Tačiau vis dėlto šiame rašte neradome detalių atsakymų dėl Projekte nurodytų finansinių skaičiavimų, poreikio investuoti būtent į tokio lygio trasą kaip numatyta Projekte, taipogi nebuvo išsamiai neatsakyta į LASF ir LMSF poreikiams skiriamų dienų kiekio, todėl paprašėme susitikimo, kuriame norėjome aptarti LASF ir LMSF nuogastavimus dėl Projekto bei pasidalinti savo ekspertine nuomone.

2020-11-06 įvyko nuotolinis susitikimas Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos viceministre Kornelija Tiesnesyte, Lietuvos sporto centro atstovais, Centrinės projektų valdymo agentūros atstove.

Deja, susitikimo metu LASF ir LMSF nuogastavimai nebuvo išsklaidyti. Tiek ministerijos atstovė, tiek LSC atstovai bei Projekto rengėjas nurodė, kad investiciniame projekte nurodyti skaičiavimai yra hipotetiniai, kuriais siekiama pritraukti investuotoją, o jau konkrečios sąlygos bus nurodytos koncesijos pirkimo sąlygose.

Negalime sutikti su šiais ministerijos ir LSC atstovų argumentais. Matome, kad Projekte išeitiniai prielaidų ir skaičiavimo duomenys yra klaidingi, tai akcentavome Federacijų 2020-10-12 rašte, kuriame išsamiai nurodėme Projekto trūkumus bei kliūtis koncesijos vykdymui (pridedama).

Nepaisant Federacijų išsakytų pastabų ir komentarų, Projektas nebuvo patikslintas ar pataisytas, o 2020-11-24 jau buvo svarstomas tarpinstituciniame ministerijų atstovų pasitarime. Susidaro įspūdis, kad nueinanti Vyriausybė atstovaujama viceministrės Kornelijos Tiesnesytės nepaisydama AMS bendruomenės interesų nori užsidėti formalų pliusiuką prie atliktų darbų sąrašo.

Todėl pakartotinai kreipiamės į Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliariją bei teikiame prašymą paskirtai ministrei pirmininkei Ingridai Šimonytei bei kandidatei į Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos ministres Jurgitai Šiugždinienei prašydami atsisakyti plano skubotai pritarti paruoštam Projektui, atidėti šio klausimo svarstymą suformuotai naujai Vyriausybei, o pastarosios prašome kritiškai įvertinti parengtą Projektą bei atsižvelgti į Federacijų pastabas ir komentarus.

Federacijų nuomone Projektas turi šiuos esminius trūkumus bei kliūtis:

- 1) Neišspręstas trasos viduryje įsiterpusių privačių žemės sklypų išpirkimo klausimas;
- 2) Projekte nėra aiškiai apibrėžtas veiklos laikotarpis (trasa yra po atviru dangumi), o tai daro tiesioginę įtaką trasos pajamingumo skaičiavimams bei tiesiogiai įtakoja vienos dienos trasos nuomos kainą. Akivaizdu, jog jei išeitiniai prielaidų ir skaičiavimo duomenys yra klaidingi, vadinasi finansiniai pajamų ir išlaidų skaičiavimai taipogi neteisingi;

- 3) Kyla abejonų, ar bus užtikrintas pakankamas trasos prieinamumas Lietuvos AMS bendruomenei, nėra aiškių argumentų dėl pasirinkto trasos FIA Grade III lygio.

Taigi, pirmiausia, LSC 2020-10-27 raštu Nr.S-399 bei viceministrė 2020-11-06 įvykusio nuotolinio susitikimo pripažino, kad į Projekto plėtros teritoriją įsiterpę 3 privatūs žemės sklypai yra viena didžiausių rizikų, kuri gali sutrukdyti tinkamai įgyvendinti Projektą, tačiau yra numatytos net kelios alternatyvos, jei iki Projekto pradžios nepavyktų valstybei išpirkti šių žemės sklypų.

Federacijos kategoriškai pasisako, kad neišsprendus trasos viduryje įsiterpusių sklypų išpirkimo klausimo valstybės lėšomis, nėra tikslinga rengti koncesijos dokumentų, nes tokiu būdu yra švaistomi iš valstybės biudžeto skiriami pinigai Projekto bei sutarčių rengimui. Šios nesuvaldytos rizikos pasekmė labai skauda AMS bendruomenei, kadangi gali neatsirasti koncesininkas arba jam ir atsiradus Projektas nebus pabaigtas, taip ir nesusitarus su privačių sklypų savininkais dėl sklypų išpirkimo.

Jei kaip nurodo institucijos sklypus išpirks privatus investuotojas ir šie sklypai liks koncesininko nuosavybėje, iškyla teisinio neužtikrintumo problema, nes šiuose sklypuose privatus investuotojas galės išvystyti bet kokią jam naudingą infrastruktūrą, tuo tarpu pasibaigus koncesijos sutarčiai valstybė privalės įsigyti aukščiau paminėtus sklypus su galimais statiniais/ infrastruktūra, galbūt nuomotis sklypus, tačiau jau už koncesininko nustatytą kainą ar ieškoti kitų būdų trasos veiklos tęstinumui išsaugojimui. Tačiau Ministerija ir LSC nenurodo jokių konkrečių išpirkimo sąlygų ar kitų saugiklių, kurie apsaugotų valstybę bei AMS bendruomenės interesus pasibaigus koncesijos sutarčiai.

Kita nurodoma alternatyva - keisti trasos konfigūraciją. Techniniame projekte tokia alternatyva nenumatyta. Toks konfigūracijos pakeitimas trasą sutrumpintų bemaž vienu kilometru (dabartinės trasos ilgis 3,3 km) ir ji nebegalėtų atitikti Projekte bei techniniame projekte reikalaujamo FIA Grade III lygio.

Antra, akivaizdu, kad koncesijos pirkimo dokumentai (sąlygos) bus rengiami Projekto pagrindu, o kaip jau buvo paminėta aukščiau, jeigu Projekte išeitiniai prielaidų ir skaičiavimo duomenys yra klaidingi, tai ir koncesijos pirkimo dokumentuose atsispindės šie klaidingi duomenys.

Projekte nėra užfiksuota, kokį laikotarpį apima ne žiemos sezonas. Į šį klausimą negalėjo atsakyti nei Ministerijos, nei LSC atstovai, nei Projekto rengėjas. Federacijų nuomone ne žiemos sezonu turi būti vadinamas laikotarpis ne ilgesnis nei nuo balandžio 15 dienos iki spalio 15 dienos. Ir būtent tik šis laikotarpis yra tinkamas žiedinėms lenktynėms, kadangi tik šio sezono metu yra tinkamos aplinkos ir trasos dangos temperatūros.

Tik atsiremiant į trasos naudojimo laikotarpį nuo balandžio 15 dienos iki spalio 15 dienos (apie 180 dienų), reikėtų skaičiuoti trasos pajamingumą, kadangi nuo šių duomenų ir skaičiavimų tiesiogiai priklauso vienos dienos trasos nuomos kaina. Tačiau aiškiai neapibrėžtas laikotarpis veda į neapibrėžtumą dėl Projekte nurodytų AMS bendruomenėms paskirtų dienų skaičiaus (102 dienos), bei siūlomos vienos dienos nuomos kainos (1622 Eur).

Ne ką svarbiau atkreipti dėmesį į Projekte nurodomą hipotetinį pajamų augimą. Federacijų nuomone renovuotoje trasoje (netgi išplečiant jos galimybes, įrengiant vidines trasas pagrindinėje trasoje) galima būtų tikėtis iki 50 proc. pajamų augimo per 18 metų, o ne kaip nurodo LSC beveik 400 proc. pajamų augimo. Vadinasi 50 proc. pajamų augimas per 18 metų koncesijos sudarytų apie 4 mln. Eur., tačiau tokios pajamos jokių būdu neatpirktų privataus investuotojo investicijų (7,1 mln.), vadinasi preziumuojame, kad privatus investuotojas būtų priverstas padidinti trasos nuomos kainą tiek, kad trasa taptų nebe prieinama Lietuvos AMS bendruomenei.

Trečia, nerimą kelia ir institucijų atstovų atsakymai, kad skaičiavimai yra hipotetiniai ir neimperatyvinio pobūdžio, o LASF bei LMSF turės atskirai tartis su investuotoju ir kovoti už sportininkams reikalingų treniruočių ir varžybų dienas bei kainas.

Primename, kad Projektu nustatytas tikslas - padidinti automobilių ir motociklų sporto (AMS) paslaugų prieinamumą ir sukurti sporto profesionalams ir mėgėjams prieinamą aukšto lygio kompleksinę infrastruktūrą, orientuotą į automobilių bei motociklų sporto vystymą ir susijusio aktyvaus laisvalaikio poreikių tenkinimą.

Pabrėžiame, kad noras sukurti modernią trasą, kuri konkuruotų su kitų aplinkinių šalių įrengtomis trasomis yra politiškai gražus, tačiau sunkiai įgyvendinamas uždavinys. Europoje veikia daugiau nei 130 įvairaus lygio žiedinių lenktynių trasų, kurios įnirtingai konkuruoja dėl kiekvienų Europinio lygio varžybų. Tačiau ir jos, ypač įrengtos šiauriau esančiose šalyse, susiduria su nepakankamo užimtumo problemomis. Šių problemų negali ignoruoti ir Lietuva.



Todėl būtina gerai apsvarstyti, ar verta iškart ieškoti milžiniškų investicijų ir atnaujinti trasą pagal parengtą Projektą, ar galbūt pasirinkti investuoti mažesnę sumą ir per trumpesnę laiką atnaujinti trasos dangą bei saugumą, o likusią infrastruktūrą sukurti palaipsniui. Pagal Projektą yra siekiama, kad trasa gautų FIA Grade III kategoriją, tačiau tai turi savo kainą ne vien finansine išraiška. Pagal investicijų planą, dideli rekonstrukcijos darbai uždarytą trasą dviem-trims sezonams, tad trasa taptų nebe prieinama AMS bendruomenei.

Federacijų nuomone Lietuvai visiškai pakaktų ir ekonomiškesnio trasos bei ją supančio komplekso varianto. Lietuva turi vienintelę žiedinių lenktynių trasą "Nemuno žiedas", todėl ši trasa privalo būti pirmiausia prieinama Lietuvos Respublikos automobilių bei motociklų sporto bendruomenei ir atitikti jos interesus bei poreikius.

Apibendrinant, prašome stabdyti šio klausimo svarstymą – atsisakyti plano skubotai pritarti paruoštam Projektui, atidėti šio klausimo svarstymą suformuotai naujai Vyriausybei, o pastarosios prašome kritiškai įvertinti parengtą Projektą bei atsižvelgti į Federacijų pastabas ir komentarus.

Pridedama: LASF ir LMSF 2020-10-12 rašto kopija – 5 lapai.

Lietuvos automobilių sporto federacijos prezidentas

Egidijus Janavičius

Lietuvos motociklų sporto federacijos prezidentas

Robertas Benediktavičius