



LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS KONTROLĖ

VALSTYBINIO AUDITO ATASKAITA

INVESTICIJŲ KLAIPĖDOS VALSTYBINIAME JŪRŲ UOSTE VERTINIMAS

2006 m. gegužės 31 d. Nr. VA-2020-23-8

Vilnius

SANTRAUKA

Šiandieniniai Klaipėdos valstybinio jūrų uosto krovos pajėgumai (apie 35 mln. t per metus) yra išnaudojami apie 60 proc. (apie 21 mln. t per metus). Paskutiniaisiais metais VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, administruojanti uostą, intensyviai investavo į uosto infrastruktūrą. 1999–2005 metais šiam tikslui buvo panaudota per 600 mln. Lt. Iš valstybės investicijų programos uosto modernizavimo ir plėtros projektams buvo skirta 267 mln. Lt, iš jų 256 mln. Lt – paskolų su valstybės garantija lėšos.

Audito tikslas: įvertinti investicijų į Klaipėdos uosto infrastruktūrą tikslingumą ir efektyvumą bei uosto žemės nuomos tvarkos ir mokesčių dydžio pagrįstumą.

Auditas atliktas VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijoje, kuri, kartu su uosto krovos kompanijomis, dalyvauja rengiant uosto investicijų programas, stato, naudoja ir plėtotoja uosto infrastruktūrą. Informaciją apie investicijų į Klaipėdos uosto infrastruktūrą planavimą, projektų įgyvendinimą, žemės nuomos mokesčio dydžio nustatymą teikė Susisiekimo ministerija, kuri, teisės aktų nustatyta tvarka, formuoja šios transporto srities politiką.

Audito metu vertinome:

- Ilgalaikio planavimo įtaką investicijoms į uosto infrastruktūrą;
- Investicinių projektų įgyvendinimą;
- Uosto žemės nuomą, jos ryšį su investicijomis į uosto infrastruktūrą.

Klaipėdos uostas neturi vieningos ilgalaikės uosto plėtros programos, kai kurie strateginiai uosto plėtros dokumentai nėra tinkamai įteisinti, o jiems tik pritarta patariamųjų institucijų (Uosto plėtojimo tarybos, Tranzito komiteto). Lėšos į uosto infrastruktūrą investuojamos ne visada tikslingai ir efektyviai, nėra pakankamo uosto plėtros subalansavimo. Investicijos į krovos kompanijų naudojamą infrastruktūrą ne visada tinkamai suderintos su šių kompanijų suprastruktūros išvystymu.

Uosto direkcija, įgyvendindama investicinius projektus, neužsitikrina investuotų lėšų grąžos iš tiesioginių infrastruktūros naudotojų. Ne visos investicijos į uosto krantinių rekonstrukciją davė

planuotą efektą, dėl to ilgėja įgyvendintų investicinių projektų atsipirkimo laikas, mažėja VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos išteklių naujoms investicijoms. Ji prisiima didžiąją dalį investicijų į uosto infrastruktūrą rizikos, nes neužsitikrina iš uosto žemės nuomininkų realių garantijų dėl rinkliavų padidėjimo.

VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai pavesta valdyti ir nuomoti uosto žemę, kuri yra Lietuvos Respublikos nuosavybė. Šiuo metu uosto žemės nuomos mokestis yra nuo 1,5 Lt iki 12 Lt už vieną kvadratinį metrą. Jis nustatomas vadovaujantis susisiekimo ministro patvirtinta Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarka ir priklauso nuo leistinos maksimalios laivų grimzlės prie krantinės ir geležinkelių buvimo arba nebuvimo. Pritaikius minėtoje tvarkoje nustatytus lengvatinius koeficientus, žemės nuomos mokestis kartais sumažėja iki 0,12 Lt/m². Skaičiuojant žemės nuomos mokestį, uosto žemės sklypai traktuojami kaip ne miesto teritorijoje esantys sklypai, nėra įvertinamas geležinkelių išvystymo lygis, atliktų investicijų į infrastruktūrą mastai. Vidutinis uosto žemės nuomos mokestis yra keturis kartus mažesnis už mažiausią Klaipėdos mieste aukciono būdu išnuomoto valstybinės žemės sklypo nuomos mokestį. Žemės nuomos mokesčio pajamos nepadengia uosto infrastruktūros nusidėvėjimo ir jos eksploatacijos sąnaudų, todėl galima teigti, kad jis neatspindi į uosto infrastruktūrą įdėtų investicijų ir uosto žemės tikrosios rinkos vertės. Pajamos iš uosto žemės nuomos auga ne dėl nuomos mokesčio dydžio augimo, bet daugiausia dėl gerėjančios infrastruktūros ir didėjančio išnuomoto ploto.

Auditoriai pateikė siūlymus Susisiekimo ministerijai įvertinti valstybinio audito ataskaitoje nurodytus investicijų į uosto infrastruktūrą planavimo ir investicinių projektų įgyvendinimo trūkumus ir spręsti klausimą dėl uosto plėtros koncepcijos ir ilgalaikės vystymo programos būtinumo, numatant aiškias uosto vystymo kryptis, perspektyvas ir įgyvendinamų priemonių nuoseklumą bei apimtį. Numatyti priemones užtikrinti krovos kompanijų atsakomybę už pateiktą krovos prognozių, kuriomis remiantis sudaryta uosto investicijų programa, nevykdymą. Inicijuoti teisės aktų, nustatančių laiko apribojimus (5 metai) koreguoti uosto žemės nuomos tvarką ir mokesčių dydžius, pakeitimus siūlant šiuos apribojimus išbraukti arba juos sutrumpinti. Auditoriai pasiūlė nustatyti ekonomiškai pagrįstus uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir mokesčių dydžius, kurie įvertintų uosto žemės vertę, geležinkelio kelių išvystymo lygį, investicijų į uosto infrastruktūrą apimtį ir užtikrintų investicijų grąžą iš tiesioginių naudotojų.

VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai auditoriai pasiūlė nustatyti nuomojamų sklypų formavimo principus, užtikrinant, kad žemės nuomos mokesčio dydis priklausytų nuo sklypų vietos uosto teritorijoje ir jo dydžio negalėtų įtakoti sklypų forma, nekeisti konkurso metu nustatytų žemės nuomos mokesčių dydžių, nustatyti tokią uosto kapitono įsakymo dėl maksimalių grimzlių prie krantinių išleidimo tvarką, kuri leistų aiškiai apskaičiuoti žemės nuomos mokestį infrastruktūros objektų rekonstrukcijos (statybos, remonto) atvejais.

IŽANGA

Šalies pragyvenimo lygį keliantis ūkio augimas ir naujų darbo vietų kūrimas yra neįmanomi be efektyvios transporto sistemos ir tinkamos transporto infrastruktūros. Atsakingos valstybės institucijos siekia įgyvendinti pagrindinį strateginį tikslą – sukurti modernų, subalansuotą, saugų susisiekimo infrastruktūros tinklą, kuris efektyviai tenkintų verslo ir gyventojų poreikius. Galime pastebėti, kad Lietuvos transporto sektorius yra viena sparčiausiai modernėjančių šalies ūkio sričių.

Iš visų transporto rūšių (neskaitant vamzdynų transporto) jūrų ir vidaus vandenių transportas yra pigiausias. Europos transporto politikos iki 2010 metų „Baltojoje knygoje“¹ nurodyta, kad ES šalyse 2010 metais numatomas 38 proc. krovinių apimčių padidėjimas. Remiantis „Baltojoje knygoje“ pateikiamais duomenimis, pagal „energijos sunaudojimo efektyvumo ir prekių kiekio, kuris gali būti pervežtas vieną kilometrą su 1 litru kuro, gaunama, kad keliais galima pervežti 50 t, geležinkeliu – 97 t, vidaus vandenimis – 127 t krovinių“. Todėl EK išskėlė tikslą transporto srityje – „Pakeisti krovinių apimties tarp atskirų transporto rūšių balansą, geriau išvystant geležinkelio ir jūrų bei vidaus vandenių transportą“.

Lietuvos jūrų transporto infrastruktūra iš esmės yra suformuota ir veikia. Daug dėmesio šiuo klausimu yra skiriama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto vystymui.

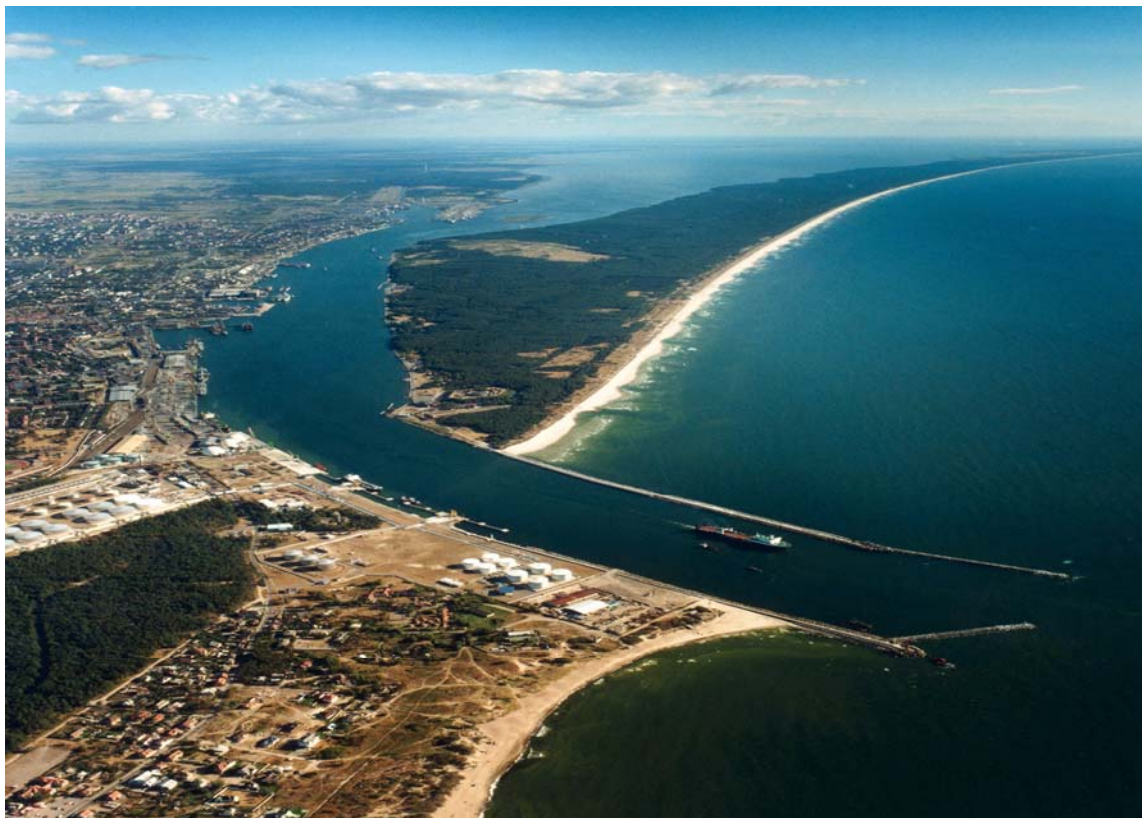
Klaipėdos uostas – Lietuvos transporto sistemos dalis

Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (toliau – Uostas arba KVJU) – tai strateginis Lietuvos transporto sistemos objektas, tranzito centras, kuriame susijungia jūros, sausumos ir geležinkelio keliai iš Rytų ir Vakarų, Šiaurės ir Pietų (www.portofklaipeda.lt). KVJU – tai universalus, multimodalinis, įvairių krypčių, sričių ir galimybių, labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis rytinės Baltijos jūros pakrantės uostas. Iš čia į Vokietiją, Švediją ir Daniją nuolatinėmis laivybos linijomis plaukioja keleiviniai kroviniai keltai, neseniai pastatytas naujas kruizinių laivų terminalas. Per Klaipėdos uostą einantis IX transporto koridorius įgalina greitai ir saugiai pervežti krovinius įvairiomis kryptimis, veikia tarptautiniai geležinkelių projektai „Vikingas“ ir „Merkurijus“.

Klaipėdos uoste apdorojami įvairiausi kroviniai, yra konteinerių, naftos, skystų trąšų, burių ir supakuotų produktų terminalai. Uoste dirba stambios krovos, laivų remonto ir statybos kompanijos, teikiamos visos su jūros verslu ir krovinių aptarnavimu susijusios paslaugos. Klaipėdos uostas jungia pagrindines laivybos linijas į Vakarų Europos, Pietryčių Azijos ir Amerikos žemynų uostus. Per metus Uoste perkraunama apie 20 mln. tonų įvairių krovinių, tačiau šiandieniai KVJU pajėgumai siekia iki 35 mln. tonų. Daugiau kaip 70 proc. krovinių yra tranzitiniai. Apie 75 proc. visų krovinių yra pakraunama ir apie 25 proc. – iškraunama. Kroviniams gabenti į uostą ir iš uosto gali būti naudojamas

¹ Commission of the European Communities, Brussels, 12.9.2001 COM(2001) 370 final WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide.

geležinkelių ir automobilių transportas. Šiuo metu daugiau kaip 70% krovinių yra gabenami geležinkeliu. Uostas yra pajėgus priimti iki 12,5 m grimzlės (krovinių talpa 60 000 t) laivus.



1 pav. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas

ES transporto sistemoje Klaipėdos uostas kol kas nėra labai svarbus. Tačiau Klaipėdos uosto dėka sukuriama Lietuvos BVP dalis sudaro apie 3 proc. Dėl to uostas yra reikšminga Lietuvos transporto sistemos dalis.

Lietuvoje transportu gabenamų krovinių apimčių didėjimas lyginant su ES šalyse gabenamų krovinių apimčių augimu nebus mažesnis. Tai paaiškinama tuo, kad BVP apimties pastaraisiais metais (svarbaus rodiklio prognozuojant krovinių apimtį) augimas Lietuvoje (6,8 proc.) yra žymiai didesnis už ES šalių vidurkį (2,4 proc.). Todėl Klaipėdos uosto, kaip vienintelio Lietuvos jūrų uosto, vystymas Lietuvos ekonomikai yra labai svarbus, norint turėti pigiausią transporto rūšį – jūrų transportą. Pastaraisiais metais buvo daug dėmesio skiriama uosto ateities vizijai formuoti, parengta daug studijų.

Rytinės Baltijos pakrantės uostų konkurencinės galimybės

2004 metais bendra krovinių apyvarta per rytinės Baltijos pakrantės uostus išaugo iki 230,8 mln. t, arba padidėjo, lyginant su 2003 metais, 20 proc. (buvo 193,1 mln. t). Klaipėdos uosto

krovos apimtys bendroje rytinės Baltijos uostų rinkoje 2003 metais sudarė tik 6 proc. viso krovinių kiekio ir, kaip paminėta anksčiau, šis krovinių kiekis 2004 metais dar sumažėjo².

Rytinės Baltijos pakrantės uostų konkurencijai 2004 metais didelę įtaką turėjo Rusijos uostų krovos apimčių prieaugis. Vysockas krovos apimtis padidino 116 procentų, Ust-Luga – 82 proc., Vyborgas – 21 proc., St. Peterburgas – 22 proc. Geras pavyzdys: 2,5 karto (+152 proc.) krovos apimčių padidėjimas Primorsko uoste. Talino uosto metinėje ataskaitoje³ apie uosto veiklą teigiama, kad toks krovinių kiekio padidėjimas Rusijos uostuose pasiekė ribines jų krovos galimybes. Taigi krovos apimtys šiuose uostuose gali padidėti tik įgyvendinus investicinius uostų ir susijusių transporto rūšių infrastruktūros plėtros projektus. Nepaisant didelio augimo, remiantis Talino uosto metinės ataskaitos duomenimis, Rusijos, pavyzdžiui, naftos ir jos produktų eksporto apimtis netolimoje ateityje suvaržys nepakankamas transporto infrastruktūros pralaidumas. Klaipėdos uosto pranašumas, lyginant su rytinės Baltijos pakrantės Rusijos uostais, yra gerai išvystyta automobilių kelių ir geležinkelių infrastruktūra, kuri leidžia didinti Klaipėdos uosto krovos apimtis beveik du kartus, nevykdant dėl šio padidėjimo susijusių ženklių investicijų į kitų transporto rūšių infrastruktūrą. Taigi yra tikimybė, kad ateityje dalį augančių Rusijos uostų krovos apimčių gali perimti kiti rytinės Baltijos pakrantės uostai.

AUDITO SUBJEKTO VEIKLOS APLINKA

Uostas yra įsikūręs 446 ha teritorijoje sausumoje ir 625 ha vandenyje (akvatorija). Klaipėdos uoste yra 156 krantinės, kurių bendras ilgis – 19,2 km. Dauguma krantinių yra naudojamos krovos darbams. Įplaukos kanalo gylis – 14,5 m. Šiaurinėje Uosto dalyje kelios krantinės rekonstruotos ir akvatorija prie jų pagilinta iki 14 m, todėl į uostą įplaukti ir prie minėtų krantinių gali švartuotis „Panamax“ tipo laivai, kurių grimzlė siekia iki 12,5 m ir kurie gali gabenti iki 60 000 t krovinių.

Vandens transporto sistemos, kurios dalis yra ir Uostas, valstybinio reguliavimo funkcijas atlieka Vyriausybė (Strateginio planavimo ir Tranzito komitetai) ir Susisiekimo ministerija (Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo taryba ir Susisiekimo ministerijos Vandens transporto departamentas), kurie dalyvauja kuriant bendrą vandens transporto strategiją, saugios laivybos politiką ir organizuoja jų įgyvendinimą.

Klaipėdos uosto žemė ir akvatorija – Lietuvos Respublikos nuosavybė. Ją valdo valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija (toliau – Direkcija arba KVJUD), kurią 1991 m. įsteigė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (www.transp.lt). Svarbiausias Direkcijos

² Remiantis naujausiais duomenimis, Klaipėdos uoste 2005 metais perkrautas didžiausias krovinių kiekis per visą uosto istoriją. Iš viso 2005* metais krauta 21,7 mln. tonų krovinių, tai 7,3 proc. daugiau nei 2004 m. ir 2,6 proc. daugiau nei 2003 m.

³ Port of Tallinn Annual Report for the year ended 31 December 2004.

uždavinys – nuolat plėtoti uostą, skatinti jo konkurentabilumą, didinti krovos apimtį, užtikrinti laivų judėjimo saugumą.

Pagrindines specifines Klaipėdos valstybinio jūrų uosto valdymo nuostatas reglamentuoja Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas, o uosto plėtros tikslus nustato „Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija“ ir „Ilgalaikė Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtotės iki 2015 metų strategija (sektorinis dokumentas – Transporto ir tranzito plėtotės strategija)“. Kiti Uostui svarbūs teisės aktai ir dokumentai nurodyti 1 priede.

VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija didžiąją dalį pajamų gauna iš dviejų šaltinių: uosto žemės nuomos ir laivų rinkliavų. KVJUD pajamos 2004 metais sudarė apie 122 mln. Lt, tarp jų iš pagrindinės veiklos – 113 mln. Lt

(85 proc. – iš rinkliavų, 15 proc. – iš uosto žemės nuomos). Bendrosios sąnaudos minėtais metais sudarė apie 71 mln. Lt (iš jų nusidėvėjimas – apie 50 mln. Lt), taigi pelnas – per 51 mln. Lt. Iš valstybės investicijų programos 1999–2005 metais uosto modernizavimo ir plėtros projektams įgyvendinti buvo skirta 267 mln. Lt: 11,1 mln. – valstybės biudžeto lėšos, 255,9 mln. Lt – paskolos su valstybės garantija. 2005-01-01 Direkcija turėjo 159,4 mln. Lt skolų. Didžiąją dalį skolų, t.y. 146,2 mln. Lt, sudarė skolos kredito įstaigoms (paskolos iš Pasaulio, Europos investicijų, Šiaurės investicijų ir Lietuvos bankų). Jau paimtoms ilgalaikėms paskoloms gražinti kasmet Direkcija turės skirti apie 20–25 mln. Lt.

Pastebėjimas

Direkcijai taikomas 0 tarifas pridėtinės vertės mokesčiui, uosto rinkliavoms ir pelno mokesčiui nuo su uostu susijusios veiklos. Galima traktuoti, kad taip valstybė kasmet netiesiogiai subsidijuoja KVJUD apie 15 mln. Lt suma.

Klaipėdos uosto rinkliavos

Klaipėdos uosto rinkliavų rūšis, dydžius, taikymo principus nustato LR Vyriausybės 2002-02-13 nutarimas Nr.226 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšių, jų maksimalių dydžių ir taikymo principų patvirtinimo“. Direkcija uosto rinkliavas renka pagal Susisiekimo ministerijos 2002-06-26 įsakymu Nr.3-322 patvirtintas Rinkliavų taikymo taisykles, kurios nustato uosto rinkliavų skaičiavimo, mokėjimo ir taikymo tvarką. Taigi, laivo, įplaukusio į uostą, valdytojas privalo sumokėti šias Klaipėdos uosto rinkliavas:

1. Laivo rinkliava (už įplaukimą į uostą).
2. Navigacinė rinkliava (už įplaukimą į uostą).
3. Krantinės rinkliava (už stovėjimą prie krantinės).
4. Tonažo rinkliava (už įplaukimą į uostą krovos operacijoms).
5. Sanitarinė rinkliava (už laivo stovėjimą uoste).
6. Keleivių rinkliava (už kiekvieną laivu atvykstantį į uostą / išvykstantį iš uosto keleivį).

Laivo, navigacinė, krantinės, sanitarinė rinkliavos apskaičiuojamos pagal laivo matavimo liudijime nurodytą bendrąją jo talpą (BT). Tonažo rinkliava visiems, išskyrus ro-ro laivams (laivai, į kuriuos gali įvažiuoti ir išvažiuoti kelių transporto priemonės), ir laivams, vežantiems tik konteinerius, skaičiuojama pagal laivo bendrąją talpą.

Japonų studijoje buvo atliktas svarbiausių rytinės Baltijos pakrantės uostų rinkliavų skirtingomis valiutomis palyginimas, kuris parodė, kad Klaipėdos uosto rinkliavų lygis yra didesnis negu konkuruojančių uostų.

Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčiai

Apie žemės nuomą kalbama II šios ataskaitos dalyje.

Investicijų į uosto infrastruktūrą mastai yra pakankamai ženklūs, vidutiniškai apie 90 mln. Lt (1999–2004 metais faktiškų ir 2005 metais planuojamų investicijų vidurkis, iš viso per šiuos 7 metus – 616,32 mln. Lt investicijų)

kasmet. Be to, dalis investicijų yra numatoma valstybės investicijų programoje (toliau – VIP),

dažniausiai – paskolos su valstybės garantija. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste jau keleri metai tęsiami krantinių rekonstravimo, uosto akvatorijos gilinimo darbai, privažiuojamųjų geležinkelių ir kelių rekonstravimas ir išplėtimas.



2 pav. Šiuo metu rekonstruojamos krantinės Nr.105-106

AUDITO PROCESAS

Audito problema

Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto plėtros strategijoje nurodytos Klaipėdos uosto silpnybės: Uosto infrastruktūra nepritaikyta keleiviams aptarnauti, neveikia infrastruktūros modernizavimo ir plėtros mechanizmas taikant privataus ir viešojo kapitalo partnerystės principus, nepakankamos konteinerių terminalų galimybės, Uosto akvatorijos gylis mažesnis negu konkuruojančiuose uostuose, nepakankamai išplėsti ir išvystyti privažiuojamieji automobilių keliai ir geležinkelių tinklas Uoste, **„nepakankamai subalansuota Uosto infrastruktūros plėtra, todėl investicijos naudojamos neefektyviai“**.

Įvertinus audituojamo subjekto aplinką ir jūrų transporto srities ypatumus, išankstinio tyrimo metu buvo nustatytos pagrindinės problemos, turinčios neigiamos įtakos efektyviai uosto plėtrai:

- Nepakankamas investicijų ilgalaikis planavimas.
- Žemės nuomos mokesčio dydis neatitinka tikrosios vertės.
- Netinkamai subalansuotos investicijos į infrastruktūrą ir suprastruktūrą.
- Uosto infrastruktūros vystymui nenaudojamas privatus kapitalas.
- Investicijos į Uosto infrastruktūrą neatneša laukiamos naudos.

Įvertinę minėtas problemas pagal svarbą, galimybę atlikti auditą ir sukuriamos vertės kriterijus, auditui pasirinkome 3 problemas:

- Nepakankamas investicijų ilgalaikis planavimas.
- Žemės nuomos mokesčio dydis neatitinka tikrosios vertės.
- Netinkamai sureguliuotos investicijos į infrastruktūrą ir suprastruktūrą.

Kitos problemos audito metu nagrinėtos tiek, kiek yra susijusios su pasirinkta audito problema.

Audito objektas – Investicijų Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste efektyvumas.

Audito mastas. Audituojamas laikotarpis - 2001–2004 metai. Kadangi į Klaipėdos uostą investuojama nuolat, todėl kai kurie klausimai papildomai nagrinėti ir vertinimai atlikti apimant tiek ankstesnį (1999 – 2000 m.), tiek ir vėlesnį (2005 m.) laikotarpius. Įvertinę uosto investicijų mastą ir kryptis, uosto kompanijų plėtros planus, investicinių projektų pagrindimą, atrankos būdu detalesnei analizei pasirinkome 4 investicinius projektus:

1. 5–6-osios, 101–104-osios krantinių rekonstrukcijos ir uosto geležinkelių išplėtimo (p.s. prie 3-iosios krantinės) projektas;
2. Krantinių Nr.69–70 rekonstrukcijos projektas;
3. 3-osios krantinės rekonstrukcijos projektas;
4. Pirso krantinių Nr.71–72 rekonstrukcijos projektas.

Audito tikslas – įvertinti investicijų į Klaipėdos uosto infrastruktūrą tikslingumą ir efektyvumą, uosto žemės nuomos tvarkos ir mokesčio dydžio pagrįstumą.

Pasirinkta audito tema „Investicijų Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste efektyvumas“ nebuvo siekiama vienareikšmiškai atsakyti į klausimą – efektyviai investuojama Klaipėdos uoste ar ne? Nustatytos problemos leidžia suprasti, kad investicijų į uostą sistema yra tobulintina. Pasirenkant šią audito temą buvo siekiama sujungti išankstinio tyrimo metu nustatytas ir tolesniam nagrinėjimui audito metu pasirinktas 3 problemas, nes jos tiesiogiai ar netiesiogiai yra susijusios su investicijų uoste klausimu. Atlikto tyrimo metu nustatėme ir Klaipėdos uostą administruojančių institucijų jau žinotas, bet dar neišspręstas, ir naujas problemas. Šia valstybinio audito ataskaita siekiame pabrėžti šių problemų aktualumą uosto veiklai ir paskatinti greitesnį bei efektyvų jų sprendimą.

Vertinimo kriterijai ir metodai

Atliekant auditą nustatytos problemos buvo vertinamos vadovaujantis šiais kriterijais:

- žemės nuomos pajamų dydis ir santykis su įgyvendintų investicinių projektų verte;
- geležinkelio kelių ilgis ir jo įtaka uosto žemės nuomos mokesčiui;
- Klaipėdos miesto ir uosto valstybinės žemės nuomos mokesčio dydis;
- investiciniuose projektuose planuotas ir po šių projektų įgyvendinimo gautas pajamų prieaugis;
- investicijomis pasiekti rezultatai ir jų atitikimas uosto plėtros tikslams.

Atliekant auditą buvo atliekamos šios audito procedūros, vertinimai ir palyginimai:

- uosto žemės nuomos mokesčio nustatymo pagrįstumas;
- krovos kompanijos, prašančios pagerinti jos naudojamą uosto infrastruktūrą, informacijos apie planuojamą krovos apimčių prieaugį patikimumas;
- Direkcijos įgalinimų efektyviai naudoti ir valdyti patikėjimo teise perduotą valstybės turtą pakankamumas;
- minimalių krovos dydžių nustatymo krovos kompanijoms įtaka investicijų gražai;
- lengvatinių žemės nuomos koeficientų pagrįstumas;
- sklypų formos įtaka žemės nuomos mokesčio dydžiui;
- žemės nuomos konkursų įtaka nuomos mokesčio dydžiui.

Audito įrodymai gauti taikant šiuos duomenų surinkimo metodus: rašytinių dokumentų nagrinėjimas, ataskaitų apžvalga ir analizė, pokalbiai su Susisiekimo ministerijos, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, VĮ Registrų centro, uosto kompanijų atstovais, uosto tarybos nariais, pokalbiai telefonu ir susirašinėjimas elektroniniu paštu, įgyvendintų projektų apžiūra. Gauta informacija pateikta darbo dokumentuose. Audito metu laikėmės prielaidos, kad visi mums pateikti dokumentai yra išsamūs ir galutiniai, o dokumentų kopijos tiksliai atitinka originalus.

AUDITO REZULTATAI

I. INVESTICIJOS Į UOSTO INFRASTRUKTŪRĄ NEPADIDINO KROVOS APIMČIŲ TIEK, KIEK BUVO PLANUOTA

1. Nepakankamas ilgalaikis investicijų planavimas

1.1. Klaipėdos uosto direkcija neturi patvirtintos ilgalaikės uosto plėtojimo programos

Ilgalaikės (apie 15–20 metų trukmės) plėtros strategijos, kurioje būtų numatyti planuojami įgyvendinti projektai ir jų įgyvendinimo nuoseklumas, uostas dar neturi.

Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūra (JICA) Lietuvos Vyriausybės prašymu ir Japonijos Vyriausybės lėšomis 2004 metais parengė Klaipėdos uosto plėtros studiją, kurioje numatė trumpalaikės (iki 2015 metų) ir ilgalaikės (iki 2025 metų) uosto plėtros galimybes. Lietuvos Respublikos Vyriausybės strateginio planavimo komitetas 2005 m. sausio 21 d. iš esmės pritarė studijoje pateiktai giliavandens uosto koncepcijai ir pavedė atitinkamoms valstybės institucijoms atlikti parengiamuosius darbus. Klaipėdos uosto veiklos strategijoje iki 2010 metų numatyta Japonijos specialistų atliktos studijos pagrindu parengti Klaipėdos uosto Bendrąjį planą iki 2025 metų ir Klaipėdos uosto plėtojimo planą iki 2015 metų.

1.2. Investiciniai uosto projektai rengiami nepakankamai juos susiejant su ilgalaike uosto perspektyva

Vyriausybės nutarimais tvirtinamos keturmetės Uosto investicijų programos iki šiol rengtos nesivadovaujant ilgalaike Uosto plėtojimo strategija. Galima teigti, kad netgi Vyriausybės nutarimais patvirtintų programų nėra laikomasi. Tai rodo 2002 metais Valstybės kontrolės audito metu surinkti duomenys. Pastebėjome, kad iš Uosto plėtojimo programoje numatytų ir faktiškai panaudotų 345 mln. Lt, beveik pusė sumos (158 mln. Lt) buvo panaudota kitų, negu Vyriausybės patvirtintoje programoje numatyta, investicinių projektų finansavimui. Tai rodo, kad uosto investicijų programos rengėjai neturi aiškių uosto plėtros orientyrų ir kriterijų, kuriais vadovaujantis gali būti teikiamas prioritetas vienam arba kitam investiciniam projektui, įtraukiant juos į investicijų programą. Todėl yra rizika, kad investiciniai projektai bus įgyvendinami tų uosto naudotojų infrastruktūros objektuose, kurių pajėgumai ir taip iki galo neišnaudojami, ir atvirkščiai, yra įmonių, kurios neturi pakankamos infrastruktūros.

Pasaulio bankas, prieš teikdamas paskolas su valstybės garantija, 2000 metais parengė Klaipėdos uosto įplaukos tobulinimo projektą. Šiame projekte buvo numatyta, įgyvendinant kitus projektus, parengti 2002 metais užteršto grunto aikštelės projektą ir įgyvendinti jį 2002 metų pabaigoje. Projektas nebuvo įgyvendintas, tačiau buvo parengtas krantinių Nr. 23–25 rekonstrukcijos projektas, apmokėtos jo rengimo išlaidos, bet įgyvendinti jo nebuvo galima, nes nebuvo kur sandėliuoti užterštą gruntą. Užtrukus užteršto grunto sandėliavimo aikštelės projekto įgyvendinimui, krantinių Nr. 23–25 rekonstrukcijos projektas gali morališkai pasenti, jo pritaikymui gali būti reikalingos papildomos išlaidos, nekalbant apie išaldytąsias lėšas, sumokėtas už projektavimo darbus.

Pateiksime dar kelis, mūsų nuomone, ilgalaikio planavimo būtinumą parodančius pavyzdžius. Krantinių Nr. 101–104 rekonstrukcija buvo baigta 2001 metų pabaigoje. Po rekonstrukcijos šios krantinės ir akvatorija prie jų (apie 30 m) buvo pritaikytos švartuotis 11 m grimzlės laivams. Audito metu paaiškėjo, kad iki šiol nėra iki reikiamo gylio išgilinta akvatorija (toliau kaip 30 m nuo krantinės) prie šių krantinių, kad ja galėtų praplaukti 11 m grimzlės laivai. Todėl ir šiandien uosto kapitonas negali įteisinti reikiamos maksimalios laivų grimzlės prie krantinių Nr. 101–104, kad žemės sklypą prie šių krantinių nuomojanti krovos kompanija galėtų priimti 11 m grimzlės laivus. Mūsų nuomone, tai yra nepakankamo ilgalaikio planavimo pasekmė, todėl 2001 metais atliktomis investicijomis į šių krantinių rekonstrukciją iki šiol kompanija negali pilnai pasinaudoti, o Direkcija – gauti ir didesnę žemės nuomos mokesčių, ir didesnes pajamas iš didesnio tonažo laivų rinkliavų. Mūsų skaičiavimais, jeigu laiku būtų buvęs išgilintas plaukimo kanalas prie krantinių Nr. 101–104, Direkcija 2002–2005 metais būtų gavusi per 0,5 mln. Lt papildomų pajamų tik iš prie šių krantinių esančio žemės sklypo nuomos.

KVJUD 2000 metais planavo pagilinti akvatoriją prie krantinių Nr. 101–104 iki 12 m. Vėliau planai pasikeitė, buvo nuspręsta akvatoriją šioje vietoje pagilinti iki 12,5 m, o dabar planuojama pagilinti iki 13 m. Tai rodo, kad Direkcijos planai gilinti akvatoriją minėtoje teritorijoje nebuvo tinkamai pagrįsti ilgalaikiais plėtros planais.



3 pav. 2001 metais baigtos rekonstruoti krantinės Nr.101-104, prie kurių iki šiol dėl nepakankamo akvatorijos gylio negali švartuotis 11 m grimzlės laivai

Mūsų nuomone, Klaipėdos uostui turėti ilgalaikę plėtros strategiją, kurioje būtų numatyti planuojami įgyvendinti projektai ir jų įgyvendinimo nuoseklumas, būtų naudinga. Suprantama, jūrų transporto rinka, krovinių rūšys ir jų srautų kryptys keičiasi, todėl ilgalaikiai investicijų planai įgyvendinant galėtų būti koreguojami, tačiau atsižvelgiant tik į reikšmingas ir objektyvias aplinkybes, kurių nebuvo galima numatyti ruošiant šituos planus.

Ilgalaikis (apie 15–20 metų trukmės) Klaipėdos uosto plėtros planas paskatintų Direkcijos, Uosto ir Plėtojimo tarybų narius bei Susisiekimo ministerijos atstovus siekti kryptingesnių galimybių studijų, kruopščiau ruošti investicinius projektus, kurių įgyvendinimui ilgalaikis plėtros planas būtų vienas iš svarbiausių kriterijų.

Išvada:

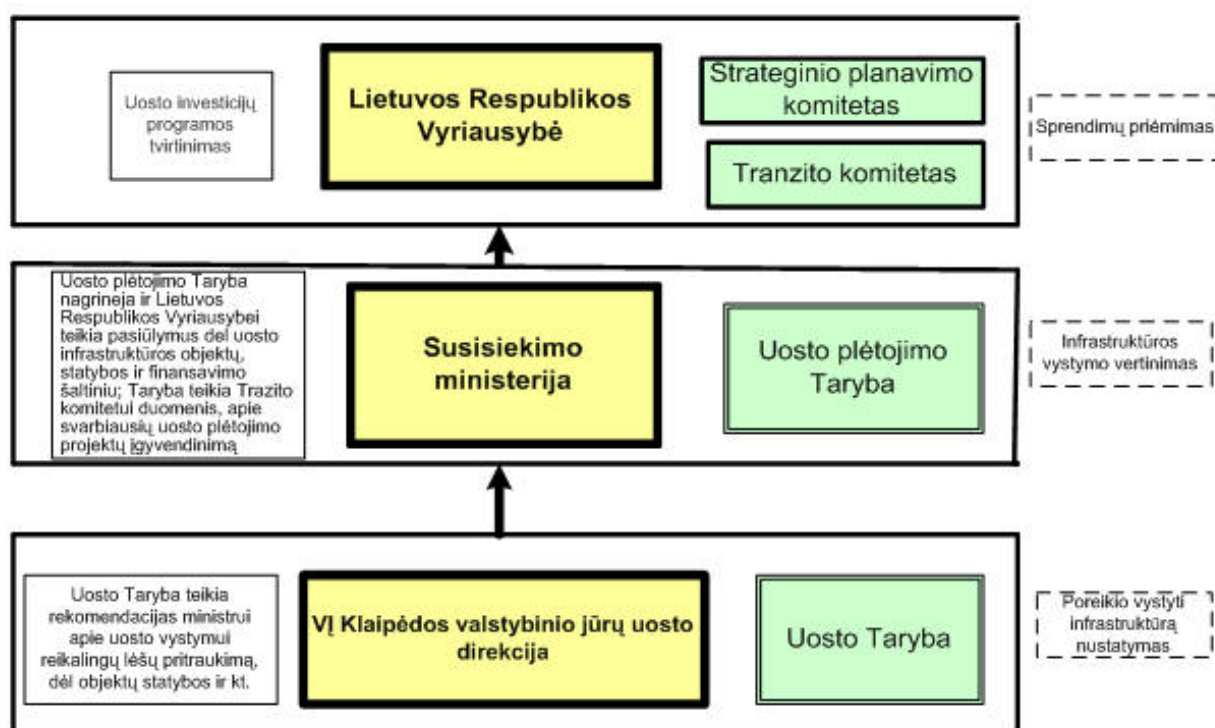
Klaipėdos uostas neturi vieningos ir išsamios ilgalaikės uosto plėtros programos. Dėl to planuojamos investicijos, neturint svarbaus kriterijaus – ilgalaikio plėtros plano, gali būti nukreiptos ne patiems svarbiausiems (trumpalaikiams) tikslams pasiekti.

2. Investicijos iš Direkcijos lėšų gali sumažėti

2.1. Uosto investicinių projektų programos formavimas

Uosto infrastruktūros plėtros ir atnaujinimo programos tvirtina Vyriausybė: 1994 metais patvirtinta septynerių metų (1994–2000) programa, 2002 metais patvirtinta ketverių metų (2002–2005) programa. 2001 metams programa nebuvo patvirtinta (viena iš priežasčių – per metus du kartus buvo keista Vyriausybės programa). Infrastruktūros projektai 2001 metais buvo įgyvendinami vadovaujantis susisiekimo ministro patvirtinta Direkcijos išlaidų sąmata.

Iš toliau pateikiamos Uosto investicinių programų planavimo schemas (4 pav.) matyti, kad sprendimus dėl uosto infrastruktūros projektų įgyvendinimo apimčių, nuoseklumo ir uosto plėtros kryptių priima Vyriausybė.



4 pav. Uosto investicinių programų planavimo schema

Toliau trumpai apžvelgsime Uosto investicijų programos formavimo etapus. Programos formavimas sąlyginai suskirstytas į tris dalis: 1) poreikio vystyti infrastruktūrą nustatymas; 2) infrastruktūros vystymo poreikio vertinimas ir 3) sprendimų vystyti infrastruktūrą priėmimas.

2.1.1. Poreikio vystyti infrastruktūrą nustatymas

Svarbiausias dokumentas, numatantis šiek tiek ilgesnę, negu numato investicijų programos, uosto vystymo kryptį yra Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos strategija iki 2010 metų.⁴

⁴ Pastaruoju metu svarstomas KVJUD 2007-2013 metų investicijų programos projektas.

Vadovaudamasi šia strategija ir uosto įmonių pateikiamais Uosto tarybai (toliau – Tarybai) verslo planais, Taryba priima sprendimą teikti Uosto investicijų programos projektą susisiekimo ministrui. Svarbus vaidmuo, numatant investicinius projektus su didžiausia vidine gražos norma, tenka Uosto tarybos rekomendacijoms. Daugumą Tarybos narių sudaro uosto krovos kompanijų vadovai – aktyvūs uosto krovos rinkos dalyviai. Uosto įmonės teikia Tarybai pasiūlymus dėl infrastruktūros investicinių projektų įgyvendinimo jų naudojamuose uosto sklypuose. Tarybos narių pasiūlymai paremiami numatomomis krovinių srautų prognozėmis, sutartimis su krovinių savininkais, esamais suprastruktūros pajėgumais. Priėmus sprendimą dėl infrastruktūros investicinio projekto įgyvendinimo, krovos kompanija, teikusi palankias krovos ir suprastruktūros vystymo prognozes bei krovinių savininkų išipareigojimus dėl krovinių kiekio, neprisiima beveik jokios ekonominės atsakomybės įgyvendinus projektą tuo atveju, jei jos Tarybai teikta informacija nepasitvirtins. Yra atvejų, kai, įgyvendinus investicinius projektus, krovos apimtys nepadidėjo arba padidėjo ne tiek, kiek buvo planuota. Tarybos nuostatuose numatyta, kad pagrindinis jos uždavinys yra uosto investicijų programos projekto parengimas, o jos sprendimai yra rekomendacijos susisiekimo ministrui ar kitam asmeniui, „kurio kompetencijai priklauso atitinkamos rekomendacijos įgyvendinimas“. Direkcijai Taryboje atstovauja Generalinis direktorius ir Uosto kapitonas. Tokiu būdu Direkcijos vadovybė negalėjo daryti reikšmingos įtakos Uosto investicijų programos projekto parengimo kokybei.

2.1.2. Infrastruktūros vystymo poreikio vertinimas

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme numatyta ir Vyriausybės nutarimu tvirtinama Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo taryba (toliau – Plėtojimo taryba) formuoja uosto strategiją. Plėtojimo tarybą sudaro Susisiekimo, Finansų, Ūkio, Aplinkos, Krašto apsaugos, Vidaus reikalų ir Žemės ūkio ministerijų, Klaipėdos apskrities, Klaipėdos miesto savivaldybės, KVJUD, Klaipėdos universiteto, Jūrų krovos kompanijų, Lietuvos laivų savininkų bei Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijų atstovai.

Plėtojimo taryba teikia pasiūlymus Vyriausybei dėl prioritetinių uosto plėtros kryptių, uosto infrastruktūros objektų statybos, finansavimo šaltinių ir kt. Plėtojimo taryba nustatytu laiku teikia Tranzito komitetui metinę uosto būklės ir plėtros ataskaitą apie uosto plėtojimo priemonių įgyvendinimą.

Pastebėjimas

Išnagrinėjus Plėtojimo tarybos ataskaitą Tranzito komitetui apie Klaipėdos valstybinio jūrų uosto būklę ir plėtrą 2004 metais pastebėta, kad pateikiama detali informacija apie infrastruktūros projektų įgyvendinimo eigą, pajamas ir išlaidas, tačiau nėra pateikiama informacija apie planuotą krovos kompanijos krovos apimčių pokytį praėjus metams, dviems ar daugiau po projekto įgyvendinimo. Jei Plėtojimo taryba neteikia tokios, mūsų nuomone, svarbios informacijos Tranzito komitetui, galima daryti išvadą, kad ji neanalizuojama ir vertinant naujus projektus ja nesiremiam. Tokiu būdu, vertinant pateiktos programos projektą, neatsižvelgiama į dar vieną svarbų vertinimo kriterijų – patyrimą.

Plėtojimo taryba, kaip numatyta jos nuostatuose, sprendimų dėl uosto plėtros nepriima. Ji tik teikia pasiūlymus Vyriausybei. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos strategija iki 2010 metų,

kuriai Plėtojimo taryba pritarė 2002-12-02, tapo vienu svarbiausių dokumentų, kuriais vadovaujasi Taryba, formuodama infrastruktūros plėtros programos projektą. Taigi, uosto įmonių pateikti Tarybai duomenys apie krovos apimčių numatomą padidėjimą įgyvendinus infrastruktūros plėtros projektą ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto strategija iki 2010 metų yra ta informacija arba kriterijai, kuriais remiantis priimami sprendimai siūlyti įtraukti infrastruktūros plėtros projektą į Vyriausybės tvirtinamą Uosto investicijų programą.

2.1.3. Sprendimų priėmimas

Sprendimus dėl uosto infrastruktūros plėtros priima Vyriausybė, nutarimu tvirtindama kelerių metų trukmės uosto investicijų programą. Tvirtinamų programų laikotarpiai buvo ne mažesni kaip ketveri metai. Patvirtintos programos nebuvo papildytos ar pakeistos.

Išvada:

Direkcijos, kaip uosto valdytojo, įtaka uosto investicijų programos projekto kokybei yra beveik lygi krovos kompanijų, delegavusių narius į Tarybą, įtakai, nors atsakomybė už uosto investicinių projektų įgyvendinimą ir rezultatus tenka tik Direkcijai.

3. Optimistinės krovos didėjimo prognozės, kuriomis remiantis rengiami investiciniai projektai, nepadedą subalansuotam uosto vystymui

Sprendimas įtraukti pateiktą infrastruktūros vystymo projektą į uosto plėtros programą paprastai priimamas vadovaujantis ilgalaikė uosto plėtros programa ir krovos kompanijų pateikiamais duomenimis apie krovos apimčių numatomą augimą.

Ilgalaikis uosto plėtros planas reikalingas tam, kad, remiantis prognozuojamais krovinių srautais regione (atsižvelgiant į vidaus krovinių rūšis ir kiekius, tranzitinių krovinių srautus į/iš kitas valstybes), esama uosto geografinė padėtimi, kaimyninių uostų išvystymo lygiu, būtų nustatytos dominuojančios krovinių rūšys ir galimi jų kiekiai bei, atsižvelgiant į tai, būtų apsispręsta dėl infrastruktūros vystymo mastų ir eiliškumo. Visa tai šiuo metu jau yra atlikta Vyriausybės prašymu Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros parengtoje studijoje⁵. Vyriausybės nutarimais tvirtinamos 4–6 metų trukmės uosto plėtros programos, todėl uosto plėtros ilgalaikį planą, kaip strateginę uosto vystymo kryptį, mūsų nuomone, turėtų patvirtinti Vyriausybė. Dėl to šis dokumentas įgautų didesnę reikšmę ir padidintų atsakomybę tų subjektų, kurie, neturėdami tam pakankamo pagrindo, nukrypsta nuo ilgalaikės uosto plėtros koncepcijos.

Audito metu, kaip minėta, buvo nagrinėjami tie infrastruktūros vystymo projektai, kuriems sprendimai dėl jų įgyvendinimo buvo priimami tuo metu, kai šis ilgalaikės plėtros planas dar nebuvo

parengtas. Nagrinėti projektai buvo įtraukti į uosto plėtros programas vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos strategija iki 2010 metų ir krovos kompanijų pateiktomis prognozėmis apie numatomą krovos prieaugį.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto veiklos strategija iki 2010 metų ir Japonų tarptautinio bendradarbiavimo agentūros parengtas ilgalaikis uosto plėtros planas negali būti laikomi tikroju ilgalaikiu uosto plėtros planu, nes nėra tinkamai įteisinti.

Europos ir kitose valstybėse nacionalinės transporto plėtros strategijos peržiūrimos, tikslinamos kas 5–7 metai. Analogiškai turėtų būti elgiamasi ir su ilgalaikiais kiekvieno stambaus transporto mazgo planais. 1992–1993 metais paruošta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo koncepcija ir generalinio plano schema, kuriai pritarė Vyriausybė, formuojant 2001–2005 metų investicijų programą, jau nebeatitiko tikrovės. Todėl šia Klaipėdos valstybinio jūrų uosto plėtojimo koncepcija ir generalinio plano schema, formuojant uosto infrastruktūros vystymo programų projektus, nebuvo ir negalėjo būti vadovujamasi.

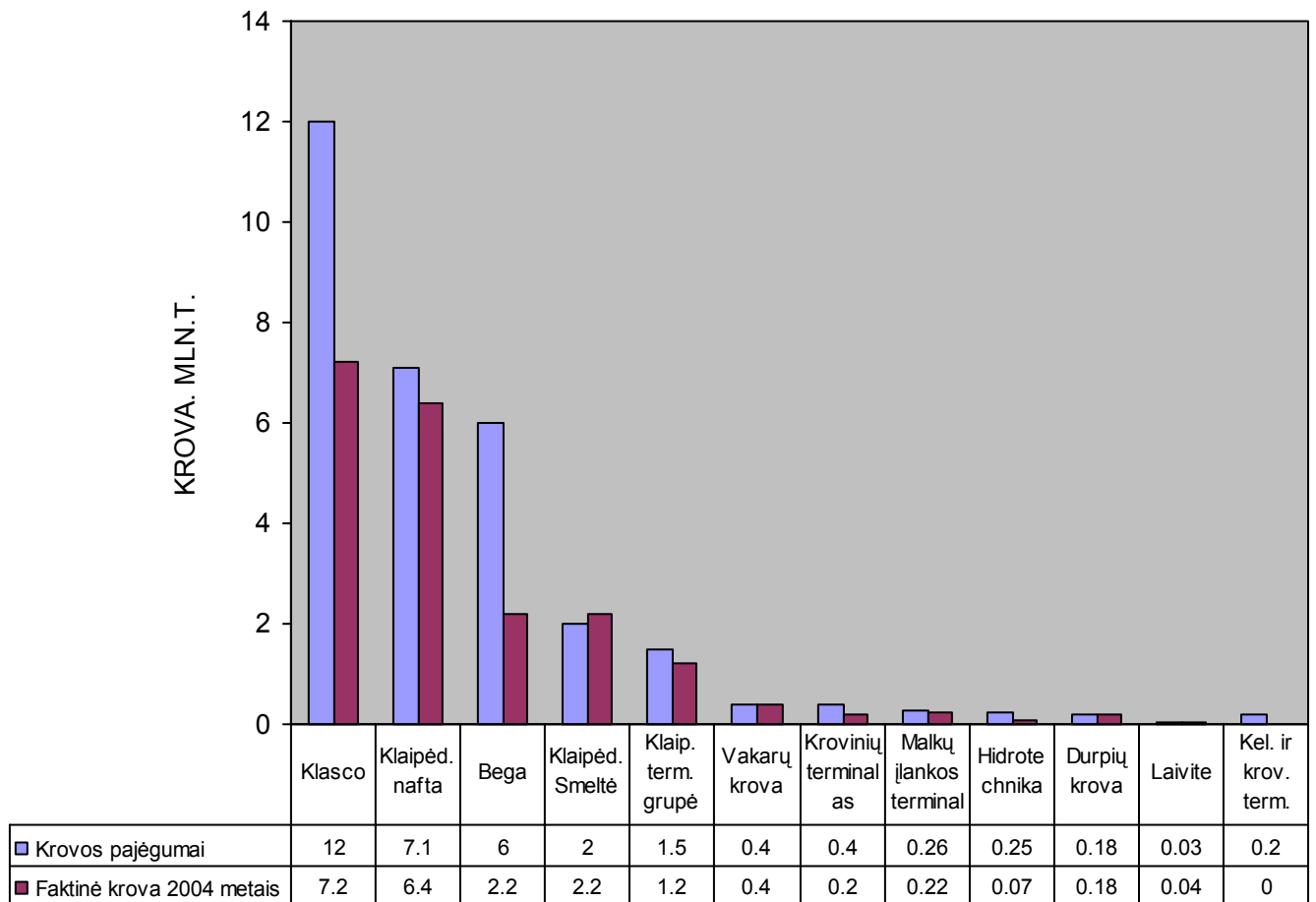
Nesant patvirtinto ilgalaikės plėtros plano, priimant sprendimus apie infrastruktūros projektų įtraukimą į programą buvo vadovujamasi krovos kompanijų pateiktomis prognozėmis apie numatomą krovos prieaugį. Tai viena iš priežasčių, dėl kurių buvo santykinai per daug (20–35 proc.)⁶ nukrypta nuo trumpalaikių (4–6 metų laikotarpiui) Vyriausybės nutarimais tvirtinamų uosto infrastruktūros vystymo programų.

1994–2000 metų uosto plėtros programoje investicijų faktinės apimtys, lyginant su planuotomis, pakito 35 proc., arba daugiau kaip trečdalis projektų buvo įgyvendinta, o patvirtintoje investicijų programoje jų nebuvo numatyta. Pažymėtina, kad šių projektų pakeitimai nebuvo tvirtinami Vyriausybės nutarimų pakeitimais ar papildymais.

Igyvendinant 2001–2005 metų uosto plėtros programos projektus, nenumatytų projektų santykis sumažėjo iki 20 proc. Kaip ir anksčiau, šie pokyčiai atlikti be atitinkamo Vyriausybės pritarimo.

⁵ Japonijos tarptautinio bendradarbiavimo agentūros parengtai studijai 2005-01-21 pritarė Vyriausybės strateginio planavimo komitetas, tačiau ši studija Vyriausybės nutarimu nebuvo patvirtinta.

⁶ Duomenys apie konkrečius projektus, kurie buvo numatyti tvirtinamose programose ir projektus, kurie buvo faktiškai įgyvendinami, pateikti 4 priede.



5 pav. Pagrindinių uosto krovos kompanijų pajėgumų palyginimas su faktinėmis krovos apimtėmis 2004 metais, mln. t

Kiekvienos krovos kompanijos pajėgumus palyginus su faktiškai perkrautų krovinių kiekiu matyti (5 pav.), kad kai kurių iš jų (AB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija, UAB Bega, UAB Krovinių terminalas) pajėgumai gerokai viršija faktiškus krovos rezultatus. Neatmetant šių kompanijų nuopelnų vystant suprastruktūrą (krovos pajėgumams pasiekti priklausomai nuo krovinio rūšies reikalingi nemaži išteklių), tokie dideli skirtumai rodo nepakankamą uosto plėtros subalansavimą.

Esant išvystytai uosto infrastruktūrai, kuri neadekvati faktinei krovai ir uosto rinkliavų pajamoms, atsiranda rizika dėl investicijoms panaudotų išteklių grąžos.

Išvada:

Uostas dar neturi patvirtintos ilgalaikės (bent 15 metų laikotarpiui) plėtros koncepcijos. Tai yra viena iš priežasčių, dėl ko Vyriausybės nutarimais tvirtinami uosto investicijų programoje planuojami įgyvendinti projektai įgyvendinimo metu keičiasi apie 20 proc. ir nėra pakankamo uosto plėtros subalansavimo. Tai gali pailginti įgyvendintų investicinių projektų atsipirkimą ir sumažinti Direkcijos išteklius naujoms investicijoms.

3.1. Investicijos į krovos kompanijų naudojamą infrastruktūrą ne visada tinkamai suderintos su šių kompanijų suprastruktūros išvystymu

Ankstesniuose skyriuose buvo pateikta uosto įmonių krovos pajėgumų ir faktinių krovos apimčių palyginimas, pažymint, kad kai kuriose krovos kompanijose krovos pajėgumai gerokai didesni už faktinius krovos rezultatus. Krovos kompanijos krovos pajėgumą lemia vieno iš šios objektų struktūros dalies (infrastruktūros ar suprastruktūros) minimalus išvystymas. Jeigu, esant gerai išvystytai infrastruktūrai, nėra pakankamai geros suprastruktūros išvystymo (krovimo įrenginių komplekso), tai krovos pajėgumą lemia suprastruktūros išvystymo lygis. Suprantama, kad jokia krovos kompanija neinvestuos į suprastruktūros vystymą, jei nėra tinkamos infrastruktūros ir ji nežino objektyvių kriterijų, kuriais remiantis bus vykdoma infrastruktūros plėtra. Todėl investicijos į infrastruktūrą, investicijų į suprastruktūrą atžvilgiu yra pirmaeilės arba gali būti atliekamos vienu metu, esant aiškiems infrastruktūros vystymo kriterijams. Taigi, pripažįstant, kad kompanijos krovos pajėgumai turi būti didesni už faktinę krovą ir tik tam tikrais laikotarpiais (susiklosčius palankiai krovos rinkai), gali būti lygūs, investicijos į suprastruktūros ir infrastruktūros projektus laiko atžvilgiu turėtų būti atliekamos beveik vienu metu.

Krantinės Nr. 3 rekonstrukcija, gilinant ją iki 14 m projektinio gylio, buvo baigta 2001 metų antroje pusėje. Investavus daugiau kaip 17 mln. Lt buvo tikimasi, kad prie krantinės, kur krovos darbai iki tol nebuvo vykdomi, krovos apimtys tolydžio didėdamos 2004 metais pasieks 550 tūkst. t., o 2005 – 700 tūkst. t per metus, o Direkcija atitinkamai gaus 2–3 mln. Lt metinių rinkliavų pajamų (1 lentelė).

Krovos darbai prie šios krantinės nei 2004, nei 2005 metais nebuvo vykdomi tiek, kiek buvo planuota.

Vietoje pradiniam etape (1999–2000 metai) planuoto konteinerių terminalo suprastruktūros išvystymo, šiuo metu vystoma skystų krovinių terminalo suprastruktūra ir geležinkelio kelių infrastruktūra. Geležinkelių į 3–4 krantines projektas įgyvendintas 2005 metų pabaigoje, o suprastruktūros objektus planuojama baigti 2006 metų balandį.

Geležinkelio išvystymo į 3–4 krantines statybos montavimo darbų išlaidoms (be statybos aikštelės paruošimo, tyrinėjimo, projektavimo paslaugų išlaidų) nuo sutarties pasirašymo 2003 metais iki 2005 metų spalio mėn. buvo panaudota 10,9 mln. Lt. Statybos montavimo darbų sutartinė kaina nuo sutarties pasirašymo iki 2005 metų spalio mėn. buvo keičiama 9 kartus ir nuo 8,6 mln. Lt padidėjo iki 12,4 mln. Lt. Į šią kainą neįtrauktos susijusių darbų, išskirtų atskirais objektais, kainos. Šių objektų išskyrimo pagrindumas audito metu, dėl santykinai mažo reikšmingumo, nebuvo nagrinėtas.



6 pav. Geležinkelio statyba prie krantinės Nr.3 esančiame sklype dar nebaigta, nors krantinė rekonstruota ir pritaikyta švartuoti didelio tonažo laivams 2001 metais

Taigi, 2001 metų pabaigoje užbaigus 3-čiosios krantinės rekonstrukciją ir pasiekus, kad prie jos galėtų švartuoti „Panamax“ tipo 60 000 t talpos laivai, o į rekonstrukcijos darbus investavus 17 mln. Lt, buvo pakeista suprastruktūros paskirtis iš konteinerinių į skystų krovinių. 2003 metais pradėjus 12 mln. Lt vertės geležinkelio išplėtimą, pradiniam etape numatytas krovos apimčių ir rinkliavų augimas nebuvo pasiektas. Viena iš pagrindinių tokios būklės priežasčių, mūsų nuomone, suprastruktūros paskirties pakeitimas, o statant geležinkelius, nepakankamas naudotojo ir nuomotojo projekto įgyvendinimo sąlygų supratimas. Taigi dviejų užsakovų (naudotojo ir nuomotojo) veiksmų nesuderinamumas lėmė didelį kiekį sutarties papildymų ir pakeitimų. To buvo galima išvengti, jei nuosekliai būtų buvę vadovautasi Uosto įstatymo 26 straipsniu, kuriame numatyta, kad uosto infrastruktūros pagerinimas ar jos sukūrimas yra infrastruktūros naudotojo prerogatyva ir vadovaujantis tokio pagerinimo sutartimi Direkcija sutartyje numatytais būdais atlygina nuomininko patirtas išlaidas. Taigi užsakovo funkcijas tokiu atveju vykdytų būsimasis infrastruktūros naudotojas.

Dabar hidrotechninių statinių išvystymo lygis, siekiant priimti apie 0,5 mln. t krovinių, 4 metus nebuvo išnaudojamas vėluojant išvystyti suprastruktūrą. Direkcija ne tik negavo per 6 mln. Lt (2,7 + 4,0 mln. Lt)

Pastaba

Apie investicijų grąžą kalbama II dalies 6 skyriuje.

pajamų⁷, bet ir 17 mln. Lt lėšų buvo „išaldytos“. Šias lėšas Direkcija galėjo efektyviau panaudoti kituose infrastruktūros modernizavimo projektuose.

Išvada:

Yra atvejų, kai Direkcija investuoja į uosto infrastruktūrą remdamasi planuojamu krovos kompanijos investicijų į suprastruktūrą mastu, tačiau neturi šios kompanijos realių garantijų dėl būsimų krovos apimčių. Dėl to Direkcija negavo dalies pajamų iš rinkliavų ir žemės nuomos.

3.2 Krovos kompanijų krovos apimtys, įgyvendinus projektą, kartais mažesnės už planuotas investiciniuose projektuose

Krovos apimčių lygį uoste lemia keli veiksniai, iš kurių paminėtini šie:

- uoste esančių krantinių ilgis ir gylis prie jų, kelių išvystymo lygis;
- uosto suprastruktūros išvystymo lygis;
- uosto navigacinis saugumas ir meteorologinės sąlygos;
- laivų aptarnavimo uoste laikas.

Beveik visi minėti uosto pralaidumą lemiantys veiksniai gali būti gerinami investicijomis į uosto pralaidumo didinimą. Uosto krantines naudoja krovos kompanijos (išimtis – laivų statybos ir remonto įmonės, mažųjų žvejybos laivų priplaukos), nuomojančios žemę prie jų. 2 priede pateiktas uosto žemėlapis su pagrindinių Krovos kompanijų nuomojamų žemės sklypų ribomis ir krantinėmis prie jų. Kiekviena uosto įmonė, nuomojanti uosto žemę prie krantinių, siekia, kad jos naudojama infrastruktūra būtų kuo labiau išvystyta: padidintas gylis prie jų, gerai išvystytas bendro naudojimo privažiavimo geležinkelių tinklas, sumontuota moderni švartavimo įranga, padidintas automobilių kelių pralaidumas, t.y. uosto infrastruktūra, kurios plėtros ir tobulinimo darbus finansuoja valstybė. Be to, krovos darbų vykdymui reikalingi, priklausomai nuo krovinio rūšies, keliamieji kranai, uosto vidaus automobilių keliai, atvirų ir dengtų sandėlių ūkis, rezervuarai, vamzdynai, įvairūs siurbliai ir transporteriai. Tai yra suprastruktūros dalis, kurios išvystymo darbus finansuoja pati Krovos kompanija. Visų krovos kompanijų naudojamų krantinių ilgiai, gyliai prie jų, nuomojamos žemės plotai ir investicijų apimtys į infrastruktūros ir suprastruktūros išvystymą pateikti 2 priede.

Kaip buvo minėta, optimaliam krovos darbų kiekių vykdymui reikalingas subalansuotas abiejų dalių (infrastruktūros ir suprastruktūros) išvystymas. Natūralu, kad kiekviena krovos kompanija siekia, kad infrastruktūros vystymas, nereikalaujantis pačios kompanijos išteklių, būtų vykdomas santykinai didesnėmis apimtimis ir pirmiau už suprastruktūros vystymą.

⁷ Duomenys apie negautas pajamas, 1 lentelė, 19 psl.

Krovos apimčių augimo analizei, priklausomai nuo investicijų į infrastruktūrą, buvo atrinkti projektai, kurie įgyvendinti ne mažiau kaip prieš 2 metus ir kuriems investicijų poreikio pagrindimui buvo parengti investiciniai projektai. Atrinkti projektai ir analizės duomenys pateikiami 1 lentelėje.

1 lentelė

Planuotas krovos ir rinkliavų pajamų prieaugis

<i>Investicinio projekto pavadinimas</i>	<i>Rodiklių pavadinimas</i>	<i>Mato vnt.</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>
Krantinių Nr. 5–6, 101–104 rekonstrukcija ir uosto geležinkelių išplėtimas (77 mln. Lt)	Planuotos krovos apimtys	tūkst. t	1550	2350
	Faktiška krova	tūkst. t	2028	2782
	Vidutinis rinkliavos dydis 1 t krovinio	Lt	4,8	4,8
	Vidutinis faktinis rinkliavos dydis 1 t krovinio	Lt	4,8	4,8
	Pajamos (+padidėjimas, -sumažėjimas)	tūkst. Lt	2293,92	2073,6
Krantinių Nr. 69–70 rekonstrukcija (27 mln. Lt)	Planuotos krovos apimtys	tūkst. t	1146	1254
	Faktiška krova	tūkst. t	629	885
	Vidutinis rinkliavos dydis 1 t krovinio	Lt	4,5	4,5
	Vidutinis faktinis rinkliavos dydis 1 t krovinio	Lt	4,3	4,3
	Pajamos (+padidėjimas, -sumažėjimas)	tūkst. Lt	-2452,3	-1837,5
Krantinės Nr. 3 rekonstrukcija (17 mln. Lt)	Planuotos krovos apimtys	tūkst. t	550	700
	Faktiška krova	tūkst. t	172	53
	Vidutinis planuotas rinkliavos dydis 1 t krovinio	Lt	6	6
	Vidutinis faktinis rinkliavos dydis 1 t krovinio	Lt	3,5	3,5
	Pajamos (+padidėjimas, -sumažėjimas)	tūkst. t	-2698	-4014,5
Iš viso: (3 investiciniams projektams)	Planuotos krovos apimtys	tūkst. t	3246	4304
	Faktiška krova	tūkst. t	2828,9	3720
	Pajamos (+padidėjimas, -sumažėjimas)		-2856,38	-3778,4
Rinkliavų pajamos, kurios galėjo būti gautos papildomai 2004–2005 metais, jei investiciniuose projektuose planuoti rodikliai būtų pasiekti		tūkst.Lt	-6634,78	

Pastaba:

Pateikiame kelis pajamų (padidėjimo/sumažėjimo) skaičiavimo pavyzdžius:

- $(629 \times 4,3) - (1146 \times 4,5) = -2452,3$ tūkst. Lt
- $2293,92 - 2452,3 - 2698 = -2856,38$ tūkst. Lt

Iš lentelės matyti, kad iš trijų atrankos kriterijus atitikusių projektų („Krantinių Nr. 5–6, 101–104 rekonstrukcija ir uosto geležinkelių išplėtimas“, „Krantinių Nr. 69–70 rekonstrukcija“ ir „Krantinės Nr. 3 rekonstrukcija“) du, įgyvendinus juos, nedavė laukto efekto, t.y. numatyti krovos rodikliai nebuvo pasiekti. Dėl to Direkcijos rinkliavų pajamos 2004–2005 metais nepadidėjo prognozuota 6,6 mln. Lt suma. Svarbiausias priežastis galima išskirti į tris grupes:

1. Planavimo trūkumai.

1.1 Į vieną investicinį projektą buvo sujungti keli savarankiški ir kelių subjektų naudojami objektai: geležinkelis, krantinės Nr. 5–6 ir Nr. 101–104;

1.2 Nebuvo atsižvelgiama į krovinių rinkos prognozes (krovos kompanijos pateikiami duomenys, siekiant pritraukti investicijas, negali būti objektyvūs).

2. Nepakankama projekto įgyvendinimo vadyba.

2.1 Investicinio projekto skaidymas įgyvendinimo metu į smulkesnius projektus, sudarant sutartis su daugeliu rangovų;

2.2 Didelis papildomų susitarimų skaičius (kartais net iki 10 papildomų susitarimų).

3. *Veiksnių, kuriems Direkcija negalėjo daryti įtakos, poveikis.*

Įgyvendinto projekto naudotojo nepakankama motyvacija dėl neadekvačiai mažo žemės nuomos mokesčio ir projekto įgyvendinimo metu taikomų žemės mokesčio lengvatų.

Išvada:

Kai kurie įgyvendinti investicijų į uosto infrastruktūrą projektai nedavė planuoto efekto, dėl to uosto rinkliavų pajamos 2004–2005 metais nepadidėjo prognozuota 6,6 mln. Lt suma. Planuoti rodikliai nebuvo pasiekti dėl planavimo ir vadybos trūkumų bei nepakankamų Direkcijos įgalinimų.

II. UOSTO ŽEMĖS NUOMOS MOKESČIO RYŠYS SU INVESTICIJOMIS Į INFRASTRUKTŪRĄ

Kaip buvo minėta, Vyriausybė valdyti ir administruoti uosto žemę pavedė VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai. Kompanijos, vykdančios veiklą uosto teritorijoje, nuo 1994 metų nuomoja uosto žemę iš KVJUD. Direkcija 2005 metais buvo išnuomojusi 94 proc. uosto žemės 56 nuomininkams, iš kurių 14 vykdo krovos darbus. Metinės pajamos iš uosto žemės nuomos sudaro apie 15 proc. visų Direkcijos pajamų, gaunamų iš pagrindinės veiklos.

Vadovaudamasi susisieikimo ministro patvirtinta tipine Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos sutarties forma⁸, KVJUD su nuomininkais yra sudariusi uosto žemės nuomos sutartis ne ilgesniam kaip 50 metų laikotarpiui.

Žemės nuomos mokestis apskaičiuojamas vadovaujantis susisieikimo ministro patvirtinta Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarka⁹ (toliau – Nuomos tvarka) (3 priedas). Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 23 straipsnio 2 dalyje yra nustatyta, kad Nuomos tvarka ir uosto žemės nuomos mokesčio dydžiai tvirtinami ne trumpesniam kaip 5 metų laikotarpiui. Mūsų nuomone, ši įstatymo nuostata, pasikeitus politinei ar rinkos (transporto, nekilnojamo turto) situacijai, neleidžia laiku koreguoti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos ir nustatytų šio mokesčio dydžių. Įvertinant tai, kad per kelis pastaruosius metus šalyje itin sparčiai brango nekilnojamas turtas (ypač žemė) ir jo nuoma, galime drąsiai be išsamesnio tyrimo teigti, kad draudimas koreguoti uosto žemės nuomos mokesčių dydžius, nustatytus 2000 metais, neleido Susisieikimo ministerijai laiku patvirtinti, o Direkcijai skaičiuoti pagrįstai didesnio žemės nuomos mokesčio ir gauti didesnes pajamas iš uosto žemės nuomos. Atsakingos valstybės institucijos reguliariai analizuoja ir vertina nekilnojamojo turto rinką, o vėliau šių tyrimų išvadų pagrindu

⁸ LR susisieikimo ministerijos 1999-03-02 įsakymas Nr. 70 „Dėl tipinės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos sutarties formos patvirtinimo“.

⁹ Susisieikimo ministro 1997-07-24 įsakymas Nr. 286 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo nuostatų įgyvendinimo“.

koreguoja nustatytas žemės ir kito nekilnojamo turto vertės nustatymo ir nuomos tvarkas, todėl manome, kad riboti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos ir jo dydžio nustatymo periodiškumą (5 metai) yra netikslinga ir nenaudinga tiek Direkcijai, tiek ir uosto žemę nuomojantiems asmenims.

Norime pastebėti, kad paskutinį kartą žemės nuomos mokesčio dydžiai buvo nustatyti 2000 m. gruodžio 15 d., todėl jau šiais metais yra galimybė juos patobulinti.

Uosto žemės nuomos koeficientas nustatomas pagal uosto žemės kategoriją, kurią apibūdina dvi pagrindinės charakteristikos:

- 1) A klasė – su privažiuojamaisiais geležinkelio keliais; B klasė – be privažiuojamųjų geležinkelio kelių.
- 2) Uosto kapitono įsakymu patvirtinta leistina maksimali laivų grimzlė¹⁰.

Šiuo metu taikomi metinio uosto žemės nuomos mokesčio dydžiai pagal nustatytas žemės kategorijas pateikti 2 lentelėje.

2 lentelė

Žemės nuomos mokesčio dydžiai Klaipėdos uoste

Žemės kategorija, su gelež./be geležinkelio	Maksimali laivo grimzlė leidžiama prie krantinės (tvirtinama uosto kapitono įsakymu)	Uosto žemės nuomos mokestis (be lengvatų), Lt/m ² per metus	
		Su geležinkeliu	Be geležinkelio
A1/B1	nuo 12 iki 13 m	12,00	10,00
A2/B2	nuo 11 iki 12 m	10,00	9,00
A3/B3	nuo 10 iki 11m	8,00	7,00
A4/B4	nuo 9 iki 10 m	7,00	6,00
A5/B5	nuo 8 iki 9 m	6,00	5,00
A6/B6	nuo 7 iki 8 m	5,50	4,50
A7/B7	nuo 6 iki 7 m	5,00	4,00
A8/B8	nuo 5 iki 6 m	4,50	3,50
A9/B9	nuo 4 iki 5 m	4,00	3,00
A10/B10	nuo 3 iki 4 m	3,50	2,50
A11/B11	mažiau nei 3 m	3,00	2,00
A12/B12	be krantinės	2,00	1,50

Išvada:

Vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymu, uosto žemės nuomos tvarka ir mokesčių dydžiai gali būti koreguojami ne dažniau kaip kas 5 metai. Ši įstatymo nuostata, pasikeitus politinei ar rinkos situacijai, riboja galimybę operatyviai koreguoti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir nustatytus šio mokesčio dydžius.

¹⁰ Leistina maksimali grimzlė – tai rodiklis, nustatomas remiantis mažiausiais ribiniais gyliais akvatorijos reiduose, farvateriuose, prie krantinių, atsižvelgiant į hidrometeorologines bei sąrašų susidarymo sąlygas. Šis rodiklis apibūdina, kokios didžiausios grimzlės laivas gali praplaukti tam tikru uosto akvatorijos maršrutu esant nuliniam vandens lygiui.

1. Uosto žemės nuomos mokesčio dydžio nustatymo pagrindumas

Kaip buvo minėta, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas nustato, kad „Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir uosto žemės nuomos mokesčio dydžius tvirtina susisiekimo ministras“.

Metinis uosto žemės nuomos mokesčio dydis apskaičiuojamas pagal Nuomos tvarkoje pateiktą formulę (3 priedas). Žemės nuomos mokesčio dydis $0,1224 \text{ Lt/m}^2$ apskaičiuotas sudauginus vadovaujantis Žemės įvertinimo metodika¹¹ nustatytus: bazinę žemės sklypo vertę – 1500 Lt/ha, jos pataisos koeficientą teritorijos socialiniam gamybiniam potencialui įvertinti Klaipėdoje – 17, žemės pabrangimo indeksą – 1,6 ir žemės nuomos mokesčio tarifą 3 proc., kuri nustatė Klaipėdos miesto savivaldybės taryba¹². Į šį žemės nuomos mokesčių neįskaičiuotas sklypo padėties įvertinimo kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientas, kuris nustatomas pagal Žemės įvertinimo metodiką.

Audito metu kreipėmės į Klaipėdos apskrities viršininko administraciją dėl Uosto sklypo žemės vertės nustatymo. Administracija pateikė apskaičiuotą sklypo žemės vertę – 145 955 516 Lt, kurią skaičiuojant įvertintas 3,34 dydžio sklypo pataisos kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientas. Ši žemės vertė atitinka VĮ Registrų centro duomenų bazėje įregistruotą indeksuotą žemės sklypo vertę.

Sklypo pataisos kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientas taikomas nustatant vertę tik tų žemės sklypų, kurie yra miestuose arba jiems nustatyta tvarka priskirtose teritorijose. Uosto žemės sklypą Susisiekimo ministerija traktuoja kaip ne miesto teritorijoje esantį sklypą, todėl Nuomos tvarkoje ir neįvertintas sklypo pataisos kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientas.

Pastebėjimas

Klaipėdos apskrities viršininko administracija 3,34 dydžio sklypo pataisos kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientą nustatė visam 1071 ha uosto sklypo plotui, t.y. ir žemei, ir akvatorijai. Manome, kad skaičiuojant uosto žemės vertę reikėtų įvertinti šį koeficientą, apskaičiuotą tik uosto žemei, t.y. 446 ha.

Pagal VĮ Registrų centro pateikiamus duomenis, uosto žemė yra Klaipėdos miesto teritorijoje. Todėl Susisiekimo ministerija, skaičiuojant uosto žemės nuomos mokesčius, galėjo įvertinti sklypo pataisos kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientą.

Jeigu uosto žemės nuomos apskaičiavimo tvarkoje būtų atsižvelgta į koeficientą sklypo padėčiai įvertinti kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu, KVJUD pajamos iš žemės nuomos vien tik 2005 metais galėjo būti apie 3,34 karto didesnės ir siekti apie 60 mln. Lt.

Grimzlės dydis daugeliu atvejų nusako laivo tonažą, t.y. kiek krovinių gali vežti laivas. Pvz., „Panamax“ tipo laivams praplaukti leistinas grimzlės dydis turi siekti 12,5 m, o tokio tipo laivas gali gabenti iki 60 000 t krovinių.

¹¹ LR Vyriausybės 1999 m. vasario 24 d. nutarimas Nr. 205 „Dėl žemės įvertinimo tvarkos“.

¹² Savivaldybės tarybą nustatyti žemės nuomos mokesčio tarifą įpareigoja LR Vyriausybės 2002 m. lapkričio 19 d. nutarimas Nr. 1798 „Dėl nuomos mokesčio už valstybinę žemę ir valstybinio vidaus vandens fondo vandens telkinius“.

Kadangi pavedimas Susisiekimo ministerijai nustatyti Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką yra numatytas įstatymu, todėl nustatydamą šią tvarką ministerija neturėjo prievolės vadovautis Vyriausybės patvirtinta Žemės įvertinimo tvarka.

Nustatytas žemės nuomos mokesčio dydis yra dauginamas iš uosto žemės nuomos koeficiento, kuris priklauso nuo žemės kategorijos. Jis ženkliai pakoreguotą nustatytą žemės nuomos mokesčio dydį. Galime teigti, kad šiandien Klaipėdos uosto žemės nuomos mokesčio dydis (0,1224 Lt/m²) neįvertina tikrosios žemės vertės.

Audito metu KVJUD ir Susisiekimo ministerijos prašėme pateikti Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos, jos pakeitimų pagrindimus, uosto žemės nuomos koeficientų ir mokesčių dydžių skaičiavimus. KVJUD kaip žemės nuomos apskaičiavimo tvarkos pagrindimą pateikė 1996 metais Bremeno konsultacinės firmos PTC atliktą studiją, tačiau joje siūloma žemės nuomos apskaičiavimo metodika neviseškai atitinka Nuomos tvarkoje nustatytą.

Nei Susisiekimo ministerija, nei KVJUD nepateikė uosto žemės nuomos koeficientų ir mokesčio dydžių pagrindimo ar skaičiavimų, kuriose atsispindėtų šių koeficientų ekonominis pagrįstumas. Susisiekimo ministerija mums paaiškino, kad negali pateikti uosto žemės nuomos koeficientų ir mokesčio dydžių, nustatytų 1997-07-24 susisiekimo ministro įsakymu Nr. 286, pagrindimo, nes šių dokumentų saugojimo laikotarpis yra 5 metai, todėl jie neišsaugoti.

Susisiekimo ministerijos atstovai mums taip pat negalėjo paaiškinti, kokie rodikliai yra įvertinti šių koeficientų ir mokesčių dydžiuose. Taigi galime teigti, kad šiuo metu Direkcija, skaičiuodama uosto žemės nuomos mokestį, taiko nepagrįstus uosto žemės nuomos koeficientus ir mokesčių dydžius.

Išvados:

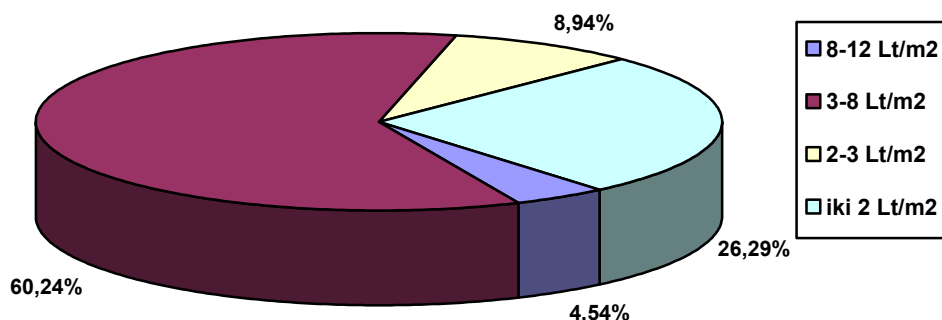
1. Uosto žemės nuomos tvarkoje nustatytas uosto žemės nuomos mokesčio dydis 0,1224 Lt/m² neįvertina tikrosios žemės vertės, nes skaičiuojamas neatsižvelgiant į sklypo padėties įvertinimo kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficientą. VĮ Registrų centro duomenų bazėje įregistruota indeksuota uosto žemės sklypo vertė apskaičiuota taikant šį koeficientą.

2. Susisiekimo ministerija neturi uosto žemės nuomos koeficientų ir mokesčio dydžių pagrindimo ar skaičiavimų. Mažas žemės nuomos mokesčio dydis kelia abejonių, ar šie dydžiai yra ekonomiškai pagrįsti.

2. Žemės nuomos mokestis uoste daug mažesnis negu Klaipėdos mieste

Žemės nuomos mokesčio tvarkoje nustatyta, kad metinis uosto žemės nuomos mokesčio dydis priklausomai nuo žemės kategorijos gali būti nuo 1,5 iki 12 Lt/m². Šiuo metu vidutinis metinis uosto žemės nuomos mokestis nesiekia šių ribų vidurkio, o 2005 metais buvo 4,1 Lt/m². Mažą vidutinį žemės nuomos mokesčio dydį lemia objektyvios ir subjektyvios priežastys. Yra nemažai krantinių, prie kurių gylis yra nedidelis ir gali švartuotis nedidelės gramzdos laivai. Dalis krantinių dėl prastos būklės

netinkamos naudoti. Taip pat dalis sklypų neturi priėjimo prie krantinės. Mažą vidutinį žemės nuomos mokesčių lemia ir plačiai taikoma lengvatų sistema, sklypų formavimo ypatumai, apie kuriuos kalbama 7 ir 9 skyriuose.



7 pav. Išnuomoto uosto žemės ploto pasiskirstymas pagal nuomos mokesčio dydį 2004 metais

Iš pateikto paveikslėlio matyti, kad 35,2 proc. viso 2004 metais išnuomoto uosto žemės ploto nuomos mokesčiai yra mažesni negu 3 Lt/m². 4,54 proc. išnuomoto uosto žemės ploto nuomos mokesčiai yra didesni negu 8 Lt/m². Didžiąją dalį sudaro plotas, kurio nuomos mokesčiai svyruoja nuo 3 iki 8 Lt/m².

Audito metu atlikome palyginamąją analizę ir nustatėme, kad dabartinis uosto žemės nuomos mokesčiai yra gerokai mažesni už Klaipėdos mieste aukciono būdu išnuomotos valstybinės žemės nuomos mokesčių.

Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos pateiktais duomenimis, 2001–2005 metais aukcionuose buvo išnuomota 50 įvairaus ploto ir skirtingose miesto vietose esančių valstybinės žemės sklypų. Vienas iš sklypų yra namų valdos, o kiti – komercinės paskirties. Nustatėme, kad minėtu laikotarpiu išnuomotų sklypų vidutinis metinis nuomos mokesčiai buvo 92,66 Lt/m², o tai net 23 kartus daugiau negu vidutinis uosto žemės nuomos mokesčiai (4 Lt/m²). Mažiausias sklypo metinis nuomos mokesčiai yra 16,96 Lt/m², o didžiausias siekia net 555,5 Lt/m². Uosto teritorijoje mažiausias žemės nuomos mokesčiai yra 1,50 Lt/m², didžiausias – 12 Lt/m². Pagal šiuo metu galiojančią uosto žemės nuomos mokesčių apskaičiavimo tvarką 12 Lt/m² yra maksimalus įmanomas metinis uosto žemės nuomos mokesčių dydis, išskyrus tuos atvejus, jei žemės plotai nuomojami konkurso būdu ir nugalėtojas pasiūlo didesnę kainą.

Visame pasaulyje uosto žemė yra itin brangi, ji turi daug investicijų reikalaujančią išvystytą infrastruktūrą. Situacija, kai Klaipėdos miesto žemė nuomojama brangiau negu uosto žemė, rodo, kad žemės nuomos mokesčiai neatspindi tikrosios žemės vertės net neįvertinant infrastruktūros išvystymo sąnaudų.

Išvada:

Vidutinis uosto žemės nuomos mokesčiai yra keturis kartus mažesni už mažiausią Klaipėdos mieste aukciono būdu išnuomoto sklypo nuomos mokesčių, todėl galima teigti, kad jis neatspindi uosto žemės rinkos vertės.

3. Direkcijos pajamos iš žemės nuomos nepadengia uosto infrastruktūros objektų nusidėvėjimo ir eksploatacijos sąnaudų

Nėra visuotinai priimtinos koncepsijos, kokią kainodaros būdą taikyti, koks pats tinkamiausias metodas susigražinti į uosto infrastruktūros vystymą investuotas lėšas, ir kurią būtų galima pritaikyti visiems uostams. Kiekvienas uostas yra unikalus savo strategine padėtimi, infrastruktūros išvystymu, valdymo būdais, nuosavybės statusu, teikiamų paslaugų įvairove, todėl tarpusavyje juos lyginti pakankamai sudėtinga. Įvairūs Europos uostai taiko skirtingus ir jiems priimtinausius kainodaros būdus, investicijų susigražinimo praktiką. Apie uostų kainodaros principus ir optimaliausius mokesčių (rinkliavų ir žemės nuomos) rinkimo būdus yra plačiai diskutuojama Europos Sąjungoje. Daugiau ar mažiau visi sutaria dėl vieno – sąnaudas turėtų padengti tas, kuris dėl jų tiesiogiai gauna naudą. Šis „naudotojas moka“ principas leidžia sumažinti infrastruktūros plėtros investicijų riziką ir užtikrinti sąžiningą konkurenciją tarp uosto naudotojų. Kokios sąnaudos turėtų būti padengiamos pajamomis iš rinkliavų, o kokias turėtų padengti terminalų operatoriai per žemės nuomos mokesčius – pakankamai sudėtingas ir daug diskusijų keliantis klausimas.

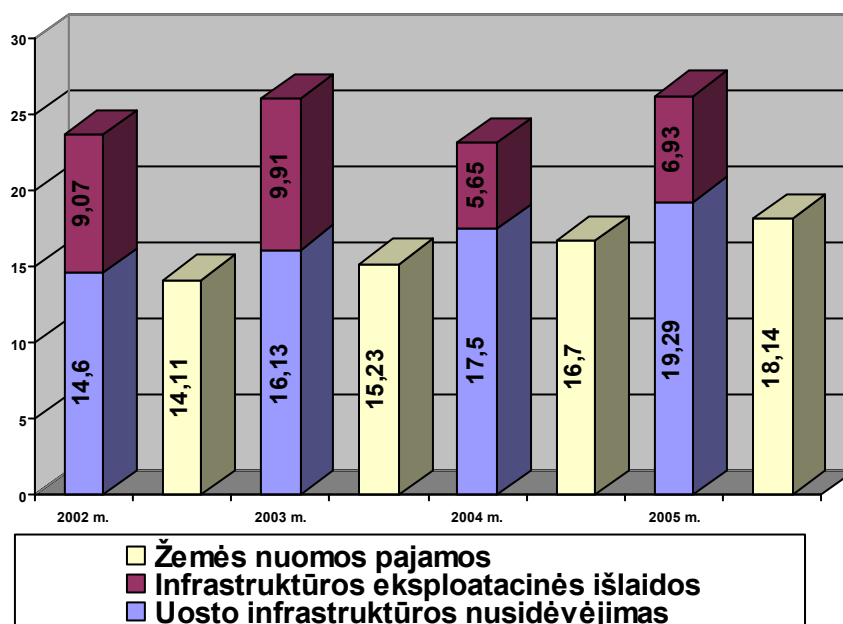
Japonijos specialistai atliktoje Klaipėdos uosto plėtros studijoje rekomenduoja, kad žemės nuomos įkainis terminaluose atspindėtų sąnaudas. Tai reiškia, kad visos terminalų infrastruktūros plėtros sąnaudos turėtų būti kompensuojamos žemės nuomos mokesčiais. Mokesčiai už bendro naudojimo turtą ir paslaugas, tokius, kaip privažiavimo keliai, elektros tiekimas, komunalinės paslaugos, galėtų būti renkami netiesiogiai per rinkliavas. Kai žemės nuomos pajamos yra mažesnės negu patiriama sąnaudų susidaro situacija, kai KVVJUD, norėdama padengti visas sąnaudas, renka didesnes laivų rinkliavas. Tokiu būdu nepadengta sąnaudų dalis kompensuojama efektyviau dirbančių įmonių sąskaita.

Kaip matyti 8 paveikslėlyje, šiuo metu gaunamos pajamos iš uosto žemės nuomos nepadengia uosto infrastruktūros (tame tarpe, bendrauostinės) nusidėvėjimo ir eksploatacijos sąnaudų. Pavyzdžiui, 2005 metais Direkcijos pajamos iš žemės nuomos buvo trečdaliu mažesnės už uosto infrastruktūros nusidėvėjimo ir eksploatacijos sąnaudas.

Pastebėjimas

UAB „Arthur Andersen“ audito išvadoje apie KVJUD 1998–1999 metų finansines ataskaitas teigiama, kad ilgalaikis įmonės turtas minėtais metais buvo tinkamai atvaizduotas pagal Lietuvos apskaitos standartus, tačiau pateiktoji turto vertė nepagrįsta nei įsigijimo, nei grynąja verte, kaip to reikalauja Tarptautiniai apskaitos standartai.

Tikėtina, kad esant realiai šio turto vertei, infrastruktūros nusidėvėjimo sąnaudos būtų didesnės.



8 pav. Uosto žemės nuomos pajamų ir infrastruktūros nusidėvėjimo bei jos eksploatacijos sąnaudų kitimas 2002–2005 metais, mln. Lt

Pagal 8 pav. pateiktus duomenis galima apskaičiuoti infrastruktūros nusidėvėjimo ir uosto žemės nuomos pajamų augimo pokyčius: metinis uosto infrastruktūros nusidėvėjimas nuo 2002 iki 2005 metų išaugo 32 proc. (nuo 14,6 iki 19,29 mln. Lt), o uosto žemės nuomos pajamų augimas sudarė 28,5 proc. (nuo 14,11 iki 18,14 mln. Lt). Žemės nuomos pajamų augimas yra sietinas su metinio žemės nuomos mokesčio perskaičiavimu dėl pagerėjusios uosto infrastruktūros, bet ne dėl žemės nuomos mokesčio dydžio augimo. Uosto infrastruktūros eksploatacijos išlaidos 2002–2005 metais sudarė 31,6 mln. Lt, arba vidutiniškai po 7,9 mln. Lt kasmet.

3 lentelėje pateikiame žemės nuomos pajamų, išnuomoto uosto ploto ir vidutinio metinio uosto žemės nuomos mokesčio kitimo tendencijas 2002–2005 m.

3 lentelė

Klaipėdos uosto žemės nuomos pajamų, išnuomoto uosto ploto ir vidutinio metinio uosto žemės nuomos mokesčio kaita 2002–2005 metais

Pavadinimas	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.	Pokytis nuo 2002 iki 2005 m.
Žemės nuomos pajamos, tūkst. Lt	14 106	15 228	16 694	18 144	28,6 %
Išnuomotos uosto žemės plotas, m ²	4 079 719	4 088 890	4 412 878	4 432 007	8,6 %
Vidutinis metinis uosto žemės nuomos mokeskis, Lt/m ²	3,46	3,72	3,78	4,1	18,5 %

Pastebėtina, kad pajamų iš žemės nuomos didėjimui įtakos turėjo ne tik infrastruktūros pagerinimas, bet ir išnuomos uosto žemės ploto kitimas (nuo 2002 iki 2005 m. padidėjo 8,6 proc.). Objektyvesnis rodiklis analizuojant pajamų iš žemės nuomos kitimo tendencijas yra vidutinis metinis uosto žemės nuomos mokesčio dydis. Kaip matome iš 3 lentelės, analizuojamu laikotarpiu šis rodiklis padidėjo nuo 3,46 iki 4,10 Lt/m², arba 18,5 proc.

Kaip matyti iš pateiktų duomenų, uosto infrastruktūros nusidėvėjimas (32 proc.) auga sparčiau negu vidutinis uosto žemės nuomos mokestis (18,5 proc.). Tai rodo, kad žemės nuomos mokesčio padidėjimas dėl investicijų į infrastruktūrą nėra adekvatus ir yra nepakankamas padengti infrastruktūros nusidėvėjimo sąnaudas.

Nusidėvėjimo ir eksploatacinių sąnaudų iš žemės nuomos pajamų nepadengimas rodo, kad šiuo metu uoste „naudotojas moka“ principas nėra taikomas. Šios sąnaudos padengiamos pajamomis iš uosto rinkliavų. Tačiau yra kompanijų (ypač laivų remonto ir statybos), dėl kurių veiklos surenkamos rinkliavų pajamos yra labai nežymios. Todėl yra rizika, kad uosto naudotojai veikia ne lygiomis konkurencinėmis sąlygomis ir vienu kompanijų sąnaudos padengiamos kitų uosto naudotojų sąskaita.

Pastebėjimas

Pažymėtina, kad Pasaulio bankas į pernelyg žemą uosto žemės nuomos mokestį dėmesį atkreipė 2000 metais. Jis teigė, kad žemės nuomos tarifai nedengia įdėtų lėšų ir neatspindi taip trūkstamos erdvės uoste. Japonų ekspertai savo ataskaitoje teigė: „Yra aiškių požymių, kad žemės nuomos įkainiai neatspindi investicijų sąnaudų, net apytiksliai. ... Siekiant pagerinti uosto teritorijos panaudojimą, sistema turi tapti lankstesnė“. Pateikiamos tokios rekomendacijos: 1) Palaipsniui didinti žemės nuomos įkainius, kai įmanoma pagal dabartines nuomos sutartis, kad jie atspindėtų rinkos vertę. Tikėtina, kad susilyginusios su dabartinėmis kainomis, jos padidės mažiausiai tris kartus. 2) Subalansuoti padidėjusias žemės nuomos pajamas mažinant rinkliavas.

Vakarų Europoje žemę valdančiuose uostuose pajamos iš nuomos paprastai siekia nuo 30 iki 50 proc. Klaipėdos uosto pajamų struktūra 1999–2005 metais keitėsi labai nežymiai, o žemės nuomos dalis uosto pajamose iš pagrindinės veiklos sudarė apie 15 proc.

Nedidelė žemės nuomos pajamų dalis bendrose pagrindinės veiklos uosto pajamose rodo, kad beveik visą investicijų riziką prisiima KVJUD, jos pajamos yra itin jautrios krovos apimčių pokyčiams ir taikomoms rinkliavų nuolaidoms.

Uosto žemės nuomos pajamų dalis 2005 metais didėjo. Reikia atsižvelgti į tai, kad pajamų iš žemės nuomos ir rinkliavų santykis kito daugiau dėl nuolaidų taikymo naftos ir trąšų rinkliavoms negu dėl žemės nuomos mokesčio dydžio augimo.

Išvada:

Žemės nuomos pajamos nepadengia uosto infrastruktūros nusidėvėjimo ir jos eksploatacijos sąnaudų, o tai reiškia, kad žemės nuomos mokesčio dydis neįvertina į uosto infrastruktūrą įdėtų investicijų.

4. Minimalios krovos ar apyvartos nustatymo uosto kompanijoms kriterijai ir jų veiksmingumas

Uosto įstatyme numatyta, kad uosto žemės nuomos sutartyje turi būti nustatyti nuomininko krovos ar kitų darbų, susijusių su uosto funkcine paskirtimi, minimalūs mastai. KVJUD ir Susisiekimo ministerijos atstovų teigimu, šie minimalūs mastai nustatomi kaip vienas iš apsaugos elementų, užtikrinančių nuomotojo minimalią veiklą išsinuomotame sklype. Kaip mus informavo KVJUD, dažniausiai jie nustatomi atlikus ankstesnių konkrečios kompanijos laikotarpių krovos ar apyvartos analizę, įvertinus krovos kompanijų infrastruktūros ir suprastruktūros pajėgumus (kai nustatomi minimalūs krovos mastai) bei remiantis pačių kompanijų pateiktais planuojamos apyvartos duomenimis. Mūsų nuomone, KVJUD neturi aiškių minimalios krovos ir apyvartos nustatymo kriterijų.

Pažymėtina, kad šių minimalių krovos ar apyvartos mastų nustatymas nėra tinkamas nuomininko veiklos apimčių uoste garantas, nes Direkcija neturi veiksmingos šių rodiklių vykdymo kontrolės sistemos, o sutartyje nėra numatytos veiksmingos sankcijos dėl šių įsipareigojimų nevykdymo. Sutartyje nustatyta vienintelė šiam atvejui sankcija – „nuomotojas turi teisę nutraukti sutartį anksčiau laiko, jeigu nuomininkas nevykdo pareigų, nustatytų Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme ar šioje sutartyje arba jei tai numato Civilinis kodeksas“.

Faktinės krovos rezultatai rodo, kad dalies kompanijų faktiniai krovos mastai yra mažesni, negu numatyta žemės nuomos sutartyse, tačiau Direkcija dėl šio fakto nėra karto nesiėmė vienintelės, tačiau itin kardinalios priemonės vykdymo – žemės nuomos sutarties nutraukimo.

4 lentelė

Kelių kompanijų žemės nuomos sutartyse numatytų minimalių krovos mastų ir faktinės krovos 2004 metais rezultatų palyginimas

Kompanija	Nustatyta min. krova sutartyje, tūkst.t	Faktinė krova 2004 m., tūkst.t	Palyginimas
UAB Malkų įlankos terminalas	560	233	42%
UAB Lietuviškų durpių krova	200	185	92%
UAB Klaipėdos terminalo grupė	2000	1195	60%

Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad rekonstravus krantines kompanijų krovos pajėgumai padidėja, tačiau žemės nuomos sutartyse nustatyti minimalūs krovos ar apyvartos mastai nėra didinami.

Mūsų nuomone, minimalaus krovos ar apyvartos masto

Pastebėjimas

Direkcija faktinių duomenų apie minimalios krovos nevykdymo atvejus ir informacijos, kokių priemonių buvo imtasi šiais atvejais, audito metu nepateikė.

nustatymas nėra veiksminga priemonė Direkcijos pajamoms (ir investicijų grąžai) iš nuomininko veiklos užtikrinti. Kaip šių tikslų pasiekti efektyviau, analizuosime kitose ataskaitos dalyse.

Išvada:

Minimalios krovos ir apyvartos masto kriterijų nustatymas uosto žemės nuomos sutartyse neužtikrina investicijų į uosto infrastruktūrą atsipirkimo. Direkcija neturi aiškių minimalios krovos ar apyvartos mastų nustatymo kriterijų, todėl nustatyti šių rodiklių dydžiai – nevisada veiksmingi, o šių rodiklių kontrolė – nepakankama.

5. Žemės nuomos mokesčio dydžio perskaičiavimo laikotarpis yra per didelis

Uosto žemės nuomos mokesčio dydžio apskaičiavimo tvarkoje nurodyta, kad žemės kategorija priklauso nuo leistinos maksimalios laivų grimzlės, kuri tvirtinama uosto kapitono įsakymu. Šis dokumentas yra pagrindas keisti uosto žemės kategoriją ir nuomos mokesčio dydį. KVJUD uosto žemės nuomos mokesčių pagal uosto kapitono įsakymu patvirtintas leistinas maksimalias grimzles perskaičiuoja tik nuo ateinančių metų sausio 1 d. Į per metus atsiradusius grimzlių pasikeitimus, skaičiuojant uosto žemės nuomos užmokesčių, nėra atsižvelgiama, nors žemės nuomininkas naudą iš šių pasikeitimų gauna iškart. Tokiu būdu Direkcija praranda dalį žemės nuomos pajamų. Pvz.: po krantinės Nr. 3 rekonstrukcijos žemės nuomos mokesčiai buvo pakeisti nuo 2003 metų, nors didesnė leistina grimzlė buvo nustatyta 2002 metų rugsėjo mėnesį, todėl 2002 metais nuomininkas už prie krantinės Nr. 3 nuomojamą uosto žemės sklypą sumokėjo 42 tūkst. Lt mažiau; 2005 metų kovo mėnesį uosto kapitonas nustatė prie krantinių Nr. 68–72 didesnę leistiną grimzlę, tačiau žemės mokesčiai dėl to nebuvo pakeisti. Jeigu žemės mokesčiai būtų keičiami iš karto po grimzlės pasikeitimo, nuomininkas už prie minėtų krantinių nuomojamą sklypą 2005 metais būtų mokėjęs 179 tūkst. Lt daugiau.

Tokia pati praktika taikoma ir pabaigus įgyvendinti krantinių rekonstrukcijos projektus. Žemės nuomos mokesčiai didinami tik nuo sekančių metų, nors yra atvejų, kai rekonstrukcija baigiama metų pradžioje. Pvz.: Krantinių Nr. 5–6 rekonstrukcija buvo baigta 2004 metų sausio mėn. Tų pačių metų sausio mėnesį uosto kapitono įsakymu buvo nustatyta didesnė leistina grimzlė ir nuomininkas jau tą patį mėnesį pradėjo vykdyti krovos darbus. Tačiau visus metus nuomininkui buvo skaičiuojamas žemės nuomos mokesčiai, taikant iki rekonstrukcijos buvusį žemės nuomos koeficientą. Dėl to nuomininkui buvo apskaičiuotas 259 tūkst. Lt. mažesnis uosto žemės nuomos mokesčiai.

Žemės nuomos sutarties 39 punktas numato, kad „nuomotojas turi teisę keisti uosto žemės nuomos užmokesčio dydį kiekvieniems ateinantiems metams, atitinkamai perskaičiuojant uosto žemės nuomos koeficientus, jeigu: uosto infrastruktūrą nuomotojas pagerino išnuomoto uosto žemės sklypo“.

Audito metu nustatytas atvejis, kai nuomotojas pagerino išnuomoto uosto žemės sklypo infrastruktūrą, t. y. padidino leistinos maksimalios grimzlės dydį prie krantinių, tačiau Direkcija

nepasinaudojo galimybe perskaičiuoti uosto žemės nuomos mokesčio dydį. Pvz.: 2003 metų gruodžio mėnesį uosto kapitonas prie krantinių Nr.7–8 nustatė didesnę leistiną grimzlę negu 2002 metais, bet skaičiuojant 2004 metų žemės nuomos mokesčių į minėtus pasikeitimus nebuvo atsižvelgta ir nuomininkui, pagal auditorių skaičiavimus, apskaičiuotas apie 178 tūkst. Lt mažesnis žemės nuomos mokestis. Direkcija 2006-03-20 informavo, kad nesutinka su auditorių skaičiavimais. Auditoriams paprašius pateikti, Direkcijos nuomone, teisingus skaičiavimus, iki audito pabaigos KVJUD to nepadarė, nors audito metu 2006-02-24 KVJUD jau kreipėsi į teismą dėl 626 tūkst. Lt (tame tarpe 178 tūkst. Lt) nesumokėto žemės nuomos mokesčio išieškojimo iš naudotojo, išsinuomojusio uosto sklypą prie krantinių Nr.7-8. Įvertinus šias aplinkybes, galima rizika, kad Direkcija nenurodys teismui visų aplinkybių ir įrodymų, pagrindžiančių ieškinio dalį 178 tūkst. Lt sumai ir valstybės įmonės interesai nebus tinkamai atstovaujami.

Mūsų nuomone, kadangi uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkoje numatyta, kad vienas iš kriterijų, nustatant žemės kategoriją, yra uosto kapitono įsakymu patvirtinama leistina maksimali grimzlė, todėl padidintas žemės nuomos mokestis turėtų būti skaičiuojamas per protingą laiką atsižvelgiant į leistinos grimzlės pasikeitimą.

Pažymėtina, kad Susisiekimo ministerijos atstovai išsakė nuomonę, kad uosto žemės nuomos mokesčio dydis turėtų būti koreguojamas iš karto po pagerintos infrastruktūros perdavimo naudojimui nuomininkui.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad pasikeitus grimzlei žemės nuomos mokestis keičiamas tik nuo kitų metų, tačiau lengvatinių koeficientų taikymo atvejais mokestis perskaičiuojamas ir einamiesiems metams.

Išvada:

Žemės nuomos mokestis pabaigus įgyvendinti rekonstrukcijos projektus ir pasikeitus grimzlei padidinamas tik nuo ateinančių metų, todėl KVJUD negauna dalies žemės nuomos pajamų.

6. Direkcija prisiima beveik visą investicijų į uosto infrastruktūrą riziką

Krovos kompanijoms, nuomojančioms žemę prie krantinių, žemės nuomos sutartyse numatytas infrastruktūros objektų (krantinių ir geležinkelių) perdavimas naudojimui. Joms pagal Nuomos tvarką dėl to yra atitinkamai didinamas žemės nuomos mokestis. Kadangi žemės nuomos mokesčio padidėjimas nepadengia infrastruktūros investiciniais projektais sukurto turto nusidėvėjimo, žemės nuomos sutartyse yra numatytos minimalios krovos apimtys. Jų dydis turi užtikrinti Direkcijai atitinkamą pajamų dydį iš rinkliavų. Taigi žemės nuomos mokesčio dėl infrastruktūros naudojimo padidinta dalis ir dėl numatytos minimalios krovos apimčių dydžio tikėtina laivo rinkliavų dalis turi padengti infrastruktūros (įskaitant investicijų į ją vertę) nusidėvėjimo, eksploatacijos, administracines, saugios laivybos užtikrinimo ir kitas sąnaudas bei užtikrinti pelno gavimą – būsimų investicijų šaltinį.

Pagrindas žemės nuomos mokesčio padidinimui dėl infrastruktūros pagerinimo yra leistinos laivo grimzlės prie krantinių padidinimas ir geležinkelio įrengimas tuose nuomojamos žemės sklypuose, kur jų iki šiol nebuvo. Taigi, jei gylis prie krantinės rekonstrukcijos metu buvo padidintas (arba rekonstrukcija atlikta nedidinant gylio), tačiau akvatorijos arba kanalo gylis neleidžia priplaukti prie šios krantinės didesnės grimzlės laivams (esant padidintam iki projekcinio gyliui prie krantinės, leistina laivo grimzlė prie krantinės nedidinama), tai žemės nuomos mokestis dėl didesnės vertės infrastruktūros naudojimo nedidinamas. Neatsižvelgiama į tai, kad rekonstrukcijos metu galėjo būti sumontuota moderni švartavimo įranga su šiuolaikiška atmušų sistema, atnaujintos dangos ar padaryti kiti pagerinimai (įrengtas apšvietimas, vandens nuvedimas ir t.t.). Panaši situacija yra ir su geležinkeliais. Jei nuomojamame sklype buvo geležinkelis ir dėl to nuomos sutartyje buvo padidintas žemės nuomos mokestis, tai vėliau, nors į geležinkelio išvystymo darbus gali būti investuotos milijoninės lėšos ir padidintos vertės infrastruktūros turtą naudos tas pats nuomotojas, pastarajam žemės nuomos mokestis ir minalios krovos apimtys nėra didinamos. Tokiu būdu, tarp kompanijų, į kurių infrastruktūrą buvo investuota daug Direkcijos lėšų ir į kurių infrastruktūrą tokių investicijų nebuvo arba buvo daug mažiau, susidaro nelygiavertės konkurencijos sąlygos. Vargu, ar tai skatina daugelio krovos kompanijų norą vystyti verslą. Santykinai mažas žemės nuomos mokestis neskatina efektyvaus uosto žemės panaudojimo, todėl sudaromos galimybės „senbuvėms“ uosto kompanijoms pigiai nuomotis net ir jų veiklai šiuo metu nereikalingus uosto žemės sklypus bei taip varžyti naujų krovos įmonių atėjimą į uostą.

Audito metu atsitiktinės atrankos metodu išsamesnei analizei atsirinkome 5 rekonstrukcijos projektus. Renkantis projektus buvo atsižvelgiama į tai, kad jie būtų įgyvendinti ne anksčiau kaip 2001 metais. Atlikome kiekvieno šių projektų įtakos žemės nuomos mokesčio dydžiui analizę.

5 lentelėje pateikti duomenys rodo, kad metinė žemės nuomos mokesčio padidėjimo suma nepriklauso nuo investicinio projekto vertės. Taip pat akivaizdu, kad metinis uosto žemės nuomos mokesčio padidėjimas po šių projektų įgyvendinimo daugeliu atvejų yra gerokai mažesnis negu šio projekto rezultato metinis nusidėvėjimas. Pvz.: Žemės nuomos metinio mokesčio padidėjimo suma po krantinės Nr. 3 rekonstrukcijos projekto įgyvendinimo yra 2,7 karto mažesnė už metinį projekto vertės nusidėvėjimą, kai visam projektui taikoma 30 metų nusidėvėjimo norma.

5 lentelė

Metinio žemės nuomos mokesčio padidėjimo ir investicinių projektų vertės priklausomybė

<i>Projektas</i>	<i>Projekto vertė tūkst..Lt</i>	<i>Metinis žemės nuomos mokesčio padidėjimas dėl investicinio projekto įgyvendinimo, tūkst.Lt</i>	<i>% nuo projekto vertės</i>	<i>Nusidėvėjimo norma (metais)</i>	<i>Investicinio projekto metinis nusidėvėjimas tūkst.Lt</i>	<i>Investicinio projekto metinis nusidėvėjimas viršija žemės nuomos mokesčio padidėjimą</i>
Krantinių Nr. 5–6 rekonstravimas	32 250	283,4	0,88 %	50	645	2,3 karto
Krantinių Nr. 69–70 rekonstravimas	19 360	207,6	1,07 %	50	387	1,9 karto
Krantinės Nr. 3 rekonstrukcija	16 910	206,5	1,22 %	30	564	2,7 karto
Specializuota krantinė-pirsas Nr. 71–72	7 040	113,8	1,62 %	35*	201	1,8 karto
Krantinių Nr. 101–104 rekonstravimas	19 530	76,1 **	0,39 %**	35	558	7,3 (2,5**) karto

* Krantinei Nr. 71 taikoma 30 metų nusidėvėjimo norma, o Nr. 72 – 40 metų, nes šių krantinių rekonstrukcija yra vienas projektas, skaičiavimuose taikėme šių krantinių nusidėvėjimo periodų vidurkį – 35 metus.

**Dėl nepakankamo kanalo gylio, rekonstrukcijos metu pasiektas projektinis gylis negali būti visiškai išnaudojamas. Kai bus galimybė panaudoti visą projektinį gylį, žemės nuoma turėtų padidėti dar 152 tūkst. Lt. Bendras pokytis sudarys 228 tūkst. Lt.



9 pav. Investicijos į krantinių Nr. 5–6 rekonstrukcijos projektą per žemės nuomos mokesčių atsipirks greit

Mūsų nuomone, žemės nuomos mokesčio pokytis turėtų būti sietinas ne tik su pakitusia grimzle, bet ir su investicijų mastu. Žemės nuomos mokesčio pasikeitimas turi būti ekonomiškai pagrįstas ir neturėtų būti kelis kartus mažesnis negu rekonstruotų krantinių metinis nusidėvėjimas.

Audito metu susipažinome su KVJUD pateiktais dokumentais, vykusių susirašinėjimų su Susisiekimo ministerija žemės nuomos tvarkos tobulinimo klausimais. Iš jų matyti, kad 2000 metais KVJUD teikė pasiūlymus dėl infrastruktūros pagerinimo koeficientų taikymo nuomininkams, kurių nuomojamoje uosto žemėje Valstybės lėšomis 1994 metais ir vėliau pagerinta uosto infrastruktūra. Direkcija siūlė šį mokestį pradėti taikyti nuo 2001 metų. Buvo pateikta ir infrastruktūros pagerinimo koeficiento apskaičiavimo formulė, apėmusi infrastruktūros objektų pagerinimo sumą, KVJUD kapitalo kainą procentais, lėšų nuvertėjimo procentą ir infrastruktūros objekto nusidėvėjimo laikotarpį.

Pastebėjimas

Į tai, kad žemės nuomos apskaičiavimo formulėje neatsispindi investicijų vertė, dėmesį buvo atkreipę Bremeno konsultacinės firmos PTC konsultantai. Jie 1996 m. atliko studiją ir rekomendavo ateityje taikyti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo metodiką, kuri garantuotų investicijų į infrastruktūrą atsipirkimą per infrastruktūros susidėvėjimo laikotarpį.

JICA studijoje taip pat nagrinėjamas investicijų į infrastruktūrą neįvertinimo aspektas. Pasaulio bankas savo ataskaitoje pateikė tai kaip potencialią problemą: „sutartyse nėra numatyta, kaip atgauti infrastruktūros kaštus iš uosto nuomininkų, kurie tiesiogiai gaus pelną iš padarytų investicijų.“ Užsienio konsultantai rekomendavo ir KVJUD siekė išspręsti investicijų atsipirkimo užtikrinimo problemą. 2000 metais buvo parengtas žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos pakeitimo projektas, tačiau jis iki šiol nėra įgyvendintas.

Investicijų masto įvertinimas apskaičiuojant žemės nuomos mokestį turėtų ne tik teigiamą ekonominį efektą. Tai veiktų ir kaip papildoma kontrolės priemonė. Šiuo metu atskirų krantinių rekonstrukcijos projektų vertės labai skirtingos. Nuomininkas bus suinteresuotas, kad krantinės būtų statomos ne tik kokybiškai, bet ir už priimtina kainą.

Nuomininkas, žinodamas, kad po krantinių rekonstrukcijos jo žemės nuomos mokestis labai padidės, apsvarstys, ar atitinkamu laikotarpiu krantinių rekonstrukcija yra būtina. Tai padės nukreipti KVJUD investicijas naudingiausia uosto vystymo linkme – į krantines, kurių naudotojai geriausiai išvystę arba pasirengę išvystyti savo suprastruktūrą ir pasiruošę efektyviam rekonstruotų krantinių panaudojimui. Taip bus išvengta tokių atvejų, kai prie rekonstruotų krantinių nevykdoma arba vykdoma tik labai nežymi krova (krantinė Nr. 3).

KVJUD finansinės galimybės yra ribotos, ji nėra pajėgi vienu metu tenkinti visų investicinių projektų poreikį, tad uosto krovos kompanijos konkuruoja viena su kita ne tik dėl tų pačių krovinių krovos, bet ir dėl investicijų į nuomojamo sklypo infrastruktūrą pirmumo teisės. Todėl kompanijos, kurioms infrastruktūra gerinama pirmiau negu jų konkurentėms įgyja konkurencinį pranašumą kitų atžvilgiu už santykinai nedidelį žemės nuomos mokesčio padidėjimą.

Šiuo metu, kai uosto žemės nuomos mokestis yra nepagrįstai mažas, visa investicijų rizika į uosto infrastruktūros plėtrą tenka KVJUD. Krovos apimtys yra sunkiai prognozuojamos ir jūrinių krovinių rinkoje susiklosčius nepalankiai situacijai rinkliavų pajamos gali būti nepakankamos, kad garantuotų investicijų atsipirkimą. Pajamų iš žemės nuomos dydis nepriklauso nuo krovos apimčių, todėl šių pajamų augimas suteiktų Direkcijai finansinį stabilumą. Investicijų vertės įtraukimas į žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo formulę sumažins KVJUD investicijų riziką.

Išvados:

1. Didžiąją dalį investicijų rizikos į uosto infrastruktūrą prisiūma Direkcija. Ji negauna iš nuomininko realių garantijų dėl rinkliavų padidėjimo, o žemės nuomos mokestis investavus į infrastruktūrą didėja neadekvačiai mažai.

2. Neįskaičiuojant investicijų vertės į žemės nuomos mokesčio dydį, sukuriama nelygios konkurencinės sąlygos tarp uosto žemės naudotojų.

7. Dalis žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkoje nustatytų lengvatų yra nepagrįstos

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkoje yra nustatytos sąlygos, kurioms esant uosto žemės nuomininkui yra taikomos lengvatos skaičiuojant žemės nuomos mokesčio dydį. Visas šias lengvatas suskirstėme į 4 grupes:

1. Dėl nuomininko statuso ir pagrindinės veiklos rūšies;
2. Dėl apribotų nuomininko veiklos galimybių uoste;
3. Dėl išaugusios nuomininko vykdomos veiklos apyvartos;
4. Dėl uosto suprastruktūros vystymo.

Didžiausia Nuomos tvarkoje numatyta legvata (esant atitinkamoms sąlygoms) – uosto žemės nuomos mokesčio prilyginimas 0,1224 Lt/m². Taip pat turime pastebėti, kad žemės nuomos mokestis jokių atvejų negali būti mažesnis už minėtą dydį, nes pritaikius visus lengvatinius koeficientus ir apskaičiavus mažesnę kaip 0,1224 Lt/m² mokesčio dydį, vadovaujantis Nuomos tvarkos 6.7 punktu, jis yra prilyginamas 0,1224 Lt/m².

Pastebėjimas

Už uosto infrastruktūros objektų statybai ir rekonstravimui naudojamą uosto žemę statybos ir rekonstravimo laikotarpiu laikotarpiu uosto žemės nuomos mokesčio dydis prilyginamas Kv, t.y. 0,1224 Lt/m² (3 priedas).

7.1. Lengvatos dėl nuomininko statuso ir pagrindinės veiklos rūšies

Nuomos tvarkos 6.2, 6.3 ir 6.4 punktai nustato lengvatinius žemės nuomos mokesčio koeficientus priklausomai nuo to, kokia pagrindine veikla verčiasi uosto žemės nuomininkas.

6 lentelė

Lengvatiniai koeficientai dėl įmonės statuso ir pagrindinės veiklos rūšies

<i>Uosto žemės nuomininko pagrindinė veikla</i>	<i>Nustatyto lengvatinio uosto žemės nuomos koeficiento dydis</i>
Fizinių asmenų susivienijimui, turinčiam juridinio asmens teises ir nuomojančiam uosto žemę, neturint iš to pelno	0,15
Įmonėms, kurių pagrindinė veikla yra laivų remontas	0,7
Įmonėms, kurių pagrindinė veikla yra laivų statyba	0,9

7.1.1. Lengvatinis koeficientas 0,15

Fizinių asmenų susivienijimui, turinčiam juridinio asmens teises ir nuomojančiam uosto žemę, neturint iš to pelno, nustatytas 0,15 lengvatinis uosto žemės nuomos koeficientas šiuo metu taikomas vieninteliam nuomininkui – metalinių garažų aikštelės eksploatavimo bendrijai „Nevėžis“. Nuo 2001-04-06, vadovaujantis Nuomos tvarka, bendrija „Nevėžis“ už 1 m² uosto žemės Direkcijai moka 0,22 Lt.

Minėta bendrija yra išsinuomojusi 11 841 m² uosto žemės. Auditoriai nustatė, kad dėl lengvatinio 0,15 žemės nuomos koeficiento taikymo bendrijai „Nevėžis“ Direkcija nuo 2001-04-06 iki 2005-12-31 negavo 71 731,52 Lt pajamų iš žemės nuomos mokesčio. Per 2005 metus šios lengvatos taikymas Direkcijai „kainavo“ 14 761,78 Lt negautų pajamų.



10 pav. Metalinių garažų aikštelės eksploatavimo bendrijos „Nevėžis“ nuomojama Klaipėdos uosto teritorija

Pasidomėję šio tipo lengvatos atsiradimo priežastimis sužinojome, kad minėta bendrija nuo senų laikų eksploatuoja garažus, esančius uosto teritorijoje, todėl siekdama neaštrinti socialinių klausimų, Susisiekimo ministerija Nuomos tvarkoje numatė 0,15 lengvatinių koeficientą tokio statuso organizacijoms.

Klaipėdos uosto teritorija yra santykinai nedidelė, palyginus su kitais uostais, todėl uosto funkcinę paskirtį atitinkančią veiklą vykdančioms įmonėms trūksta žemės. Automobilių garažai neatitinka uosto funkcinės paskirties, todėl manome, kad lengvatinio 0,15 žemės nuomos koeficiento taikymas bendrijai „Nevėžis“ yra nepagrįstas. Nuomos tvarkoje panaikinus 0,15 lengvatinių koeficientą, o uosto žemės nuomos mokesčio dydžiui atitinkant tikrąją žemės vertę, metalinių garažų aikštelės eksploatavimo bendrijai taps per brangu nuomoti uosto žemę, todėl tikėtina, kad jie išsikels už uosto teritorijos ribų.

Šiuo atveju socialinių klausimų sprendimas taikant bendrijai „Nevėžis“ itin mažą žemės nuomos mokesčių yra nepagrįstas ir neigiamai įtakoja svarbesniais laikytinus uosto plėtros klausimus, todėl manome, kad 0,15 lengvatinis koeficientas fizinių asmenų susivienijimui, turinčiam juridinio asmens teises ir nuomojančiam uosto žemę, neturint iš to pelno, turėtų būti panaikintas. Tam pritaria ir Susisiekimo ministerijos atstovai.

Išvada:

Nuomos tvarkoje nustatytas 0,15 lengvatinis koeficientas (fizinių asmenų susivienijimui, turinčiam juridinio asmens teises ir nuomojančiam uosto žemę, neturint iš to pelno) mažina Direkcijos pajamas iš žemės nuomos ir netiesiogiai riboja uosto funkcinę plėtrą.

7.1.2. Lengvatiniai koeficientai 0,7 ir 0,9

Auditoriai nustatė, kad po nepriklausomybės atgavimo pradėjus nuomoti Klaipėdos uosto žemę, laivų remonto ir statybos įmonės rašė Susisiekimo ministerijai raštus, kuriuose skundėsi nepalankiomis verslo sąlygomis ir prašė sumažinti žemės nuomos mokesčių. Susisiekimo ministerija, apsvarsčiusi esamą situaciją, nustatė 0,6–0,7 dydžio¹³ lengvatinius uosto žemės nuomos koeficientus laivų remonto ir statybos veikla besiverčiančioms įmonėms. Nuo 2001-04-07 susisiekimo ministras nustatė vienodo 0,7 dydžio lengvatinių uosto žemės nuomos koeficientą¹⁴ laivų remonto įmonėms ir 0,9 lengvatinių koeficientą laivų statybos įmonėms.

Šiuo metu 0,7 lengvatinis žemės nuomos koeficientas taikomas 3 įmonėms: AB „Laivitė“, AB „Klaipėdos laivų remontas“ ir AB „Vakarų laivų remontas“, o 0,9 koeficientas – Baltijos laivų statyklai. Siekdami įvertinti šių koeficientų įtaką, apskaičiavome, kiek pajamų Direkcija neteko dėl jų taikymo.

¹³ Kiekvienai įmonei buvo nustatytas atskiras lengvatinis žemės nuomos koeficientas.

¹⁴ Susisiekimo ministro 2001-04-03 įsakymas Nr.95 „Dėl susisiekimo ministro 1997-07-24 įsakymo Nr.286 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo nuostatų įgyvendinimo“ dalinio pakeitimo“.

7 lentelė

KVJUD negautos pajamos dėl 0,7 ir 0,9 lengvatinių koeficientų žemės nuomos mokesčiui taikymo
nuo 2001-04-07 iki 2005-12-31

<i>Įmonė</i>	<i>Taikomo lengvatinio žemės nuomos koeficiento dydis</i>	<i>Nuomojamas plotas</i>	<i>Dėl 0,7 ir 0,9 lengvatinių koeficientų žemės nuomos mokesčiui taikymo KVJUD per 2005 metus negavo pajamų</i>	<i>Dėl 0,7 ir 0,9 lengvatinių koeficientų žemės nuomos mokesčiui taikymo KVJUD nuo 2001-04-07 iki 2005-12-31 negavo pajamų</i>	<i>Pastabos</i>
AB „Laivitė“	0,81	61 044 m ²	30 888,9 Lt.	169 323,8 Lt	AB „Laivitė“ nuo 2001-04-07 iki 2001-12-31 taikytas 0,7 lengvatinis koeficientas, o nuo 2002-01-01 iki 2005-12-31 – lengvatinis koeficientas 0,81.
AB „Klaipėdos laivų remontas“	0,7	19 499 m ²	17 859,84 Lt	75 148,89 Lt	
AB „Vakarų laivų remontas“	0,7	491 431 m ²	746 896,49 Lt	3 183 088,97 Lt	
AB „Baltijos laivų statykla“	0,9	261 600 m ²	109 924,11 Lt	498 163,95 Lt	
Iš viso:		833 574 m²	905 569,34 Lt	3 925 725,61 Lt	

*Pastaba: Direkcija, vadovaudamasi AB „Laivitė“ prašymu, kuriame akcentuojama, kad 1999–2001 metais 86,68 procentai šios įmonės pajamų sudarė pajamos iš laivų remonto veiklos, nuo 2002-01-01 taiko 0,81 (0,7*86,68%) lengvatinių žemės nuomos koeficientą.*

Kaip matome iš 7 lentelės, Direkcija dėl 0,7 ir 0,9 lengvatinių koeficientų taikymo laivų remonto ir statybos įmonėms kasmet negauna per 0,9 mln. Lt pajamų.

Direkcijos vadovybė mano, kad šių lengvatinių koeficientų taikymas yra politinis klausimas, šiose kompanijose dirba daug darbininkų, kompanijų komercinė veikla suvaržyta, o krovos apimtys yra nedidelės, todėl šios lengvatės iš esmės yra pagrįstos.

Auditorių nuomone, šių lengvatinių koeficientų taikymas nepagrįstai sudaro išskirtines sąlygas laivų remonto ir statybos veikla besiverčiančioms įmonėms konkuruoti uoste, nes minėtos kompanijos verčiasi ir krovos darbais. Tokiu atveju jos, mokėdamos mažesnę žemės nuomos mokesčių, gali vykdyti krovos darbus žemesniais tarifais negu kitos krovos kompanijos, kurioms netaikomas atitinkamas lengvatinis koeficientas. Lengvatinių koeficientų taikymas šios rūšies įmonėms netiesiogiai per žemės nuomos mokesčius verčia kitus uosto naudotojus subsidijuoti laivų remonto ir statybos veiklą. Tai iškraipo konkurencingumą uoste. Su šia pozicija sutiko Susisiekimo ministerijos atstovai. Manome, kad 0,7 ir 0,9 lengvatinių koeficientų taikymo laivų remonto ir statybos įmonėms turėtų būti atsisakyta.

Išvada:

Nuomos tvarkoje nustatyti 0,7 ir 0,9 lengvatiniai koeficientai verčia kitas uosto įmones per žemės nuomos mokesčių netiesiogiai subsidijuoti laivų remonto ir statybos veiklas, iškraipo konkurencingumą uoste ir mažina Direkcijos pajamas iš žemės nuomos.

7.2. Lengvatinis žemės nuomos koeficientas dėl išaugusių nuomininko vykdomos veiklos mastų

Nuomos tvarkos 8 punktą numato, kad „uosto žemės nuomos mokesčio dydis uosto žemės naudotojams, užsiimantiems krovos darbais, uosto žemės nuomos sutarties šalių susitarimu, **gali būti** didinamas arba mažinamas, atsižvelgiant į uosto žemės naudotojo atliekamų krovos darbų mastus“:

<i>Nustatytos sąlygos</i>
8.1. Jeigu nuomininko metinė krovos darbų apimtis mažesnė už vidutinę praėjusių 5 metų krovos darbų apimtį, metinis uosto žemės nuomos mokestis gali būti didinamas suma, atitinkančia skirtumą tarp praėjusių metų ir paskutiniųjų 5 metų krantinės vidutinių rinkliavų, surinktų iš laivų prie nuomininko nuomojamo uosto žemės sklypo krantinių.
8.2. Jei nuomininko metinė krovos darbų apimtis viršija didžiausią nuomininko paskutiniųjų 5 metų krovos apimtį, metinis uosto žemės nuomos mokestis gali būti mažinamas suma, atitinkančia skirtumą tarp praėjusių metų ir didžiausios iš paskutiniųjų 5 metų krantinės rinkliavų, surinktų iš laivų prie nuomininko nuomojamo uosto žemės sklypo krantinių. Mokestis mažinamas tuo atveju, jei per tą laiką nuomotojas nepagerino uosto infrastruktūros, turinčios įtakos nuomininko veiklai nuomojamame uosto žemės sklype.
8.3. Jei krovos darbų apimtis padidėjo po to, kai nuomotojas pagerino infrastruktūrą, uosto žemės nuomos mokesčio dydis gali būti mažinamas atsižvelgiant į surinktų rinkliavų padidėjimą, lyginant su krantinės rinkliava, surinkta per metus nuo laikotarpio, kai nuomotojas pagerino uosto infrastruktūrą, turinčią įtakos nuomininko veiklai nuomojamame uosto žemės sklype.

Nuomos tvarkos 8.4 punkte yra nustatyta, kaip turėtų būti perskaičiuojamas žemės nuomos mokestis pagal išvardytas sąlygas.

Manome, kad Nuomos tvarkos 8, 8.1, 8.2 ir 8.3 punktų nuostatų reikšmė ir naudingumas tiek KVJUD, tiek ir krovos kompanijoms iš esmės yra abejotini ir netikslingi. KVJUD neturėtų daryti įtakos krovos kompanijų veiklos mastams per žemės nuomos mokesčių. Nelogiška bausti krovos kompanijas didinant žemės nuomos mokesčių tada, kai verslas ne toks sėkmingas, t.y. sumažėjo krovos mastai. Verslo sėkmė gali priklausyti ne tik nuo krovos kompanijos veiksmų, bet ir nuo politinių, ekonominių ir kitų priežasčių, kurių pastaroji negalėjo įtakoti. Be to, pasak Direkcijos atstovų, praktikoje šiomis nuostatomis dar nebuvo vadovautasi padidinant ar sumažinant žemės nuomos mokesčių atsižvelgiant į krovos darbų apimtį. Ateityje to daryti Direkcija taip pat neplanuoja.

Vadovaujantis uosto žemės nuomos tipinės sutarties 17 straipsniu, krovos kompanijos privalo teikti informaciją apie krovos darbų apimtį Direkcijai. Kiek sužinojome audito metu, KVJUD tik iš krovos kompanijų gauna tikslūs duomenis apie krovos kompanijų veiklos apimtį, todėl yra rizika, kad jos gali teikti Direkcijai netikslius duomenis apie krovą.

Siekiant skatinti didesnes krovos apimtį, mūsų nuomone, turėtų būti nustatomos, tarkime, progresyviai dėl augančių krovos mastų didėjančios lengvatos rinkliavoms. Susisiekimo ministerija yra pasinaudojusi šiuo principu ir atitinkamai nustačiusi rinkliavų dydžius naftos produktų ir kalio trašų kroviniams.

Taigi manome, kad Nuomos tvarkos 8, 8.1, 8.2 ir 8.3 punktų nuostatos turėtų būti panaikintos. Šiai nuomonei pritarė JICA ekspertai ir KVJUD vadovybė.

Išvada:

Nuomos tvarkos 8, 8.1, 8.2 ir 8.3 punktų nuostatos dėl uosto žemės nuomos mokesčio dydžio padidinimo arba sumažinimo atsižvelgiant į žemės naudotojo atliekamų krovos darbų mastus yra netikslingos.

7.3. Lengvatos dėl uosto suprastruktūros vystymo

Nuomos tvarkos 6.1 ir 6.1.1 punktai nustato, kad „uosto žemės nuomos lengvatinis koeficientas taikomas tuomet, kai nuomojamame uosto žemės sklype nuomininkui ribojama veiklos galimybė“, t.y. „kai nuomojamame uosto žemės sklype vykdomi statinių griovimo, statybos arba rekonstravimo darbai“. Tos pačios tvarkos 6.6 punktas nustato, kad kai nuomininkas uosto funkceinei paskirčiai nepritaikytą pastatą nustatyta tvarka nugriauna ir atsilaisvinusį žemės plotą pritaiko ir naudoja pagal uosto funkcinę paskirtį, jo prašymu **penkerius metus** nuo paskirties pakeitimo to ploto uosto žemės nuomos mokesčio dydis prilyginamas K_v , t.y. $0,1224 \text{ Lt/m}^2$ (3 priedas).

Minėtos nuostatos numato, kad uosto žemės nuomininkui savo lėšomis vykdant suprastruktūros statinių griovimo, statybos arba rekonstrukcijos darbus, Direkcija taiko lengvatinį žemės nuomos koeficientą šiems darbams naudojamam uosto žemės plotui. Suprantame, kad uosto infrastruktūros ir suprastruktūros vystymas yra naudingas, būtinas ir sveikintinas reiškinys, tačiau nemanome, kad lengvatinių koeficientų žemės nuomai taikymas, kai pats nuomininkas atlieka suprastruktūros statybos darbus, yra efektyvus uosto plėtros skatinimo būdas. Mūsų nuomone, ši lengvata nedaro įtakos uosto žemės nuomininkų sprendimams dėl suprastruktūros vystymo, be to, yra rizika, kad nuomininkai gali piktnaudžiauti šia lengvata žemės nuomos mokesčiui, t.y. delsti baigti statybos darbus, tačiau naudotis ta žeme ir panašiai.

Manome, kad reikėtų svarstyti klausimą dėl kitokio pobūdžio uosto žemės nuomininkų skatinimo plėsti suprastruktūrą mechanizmo sukūrimo ir jo įgyvendinimo.

Išvada:

Nuomos tvarkos 6.1, 6.1.1 ir 6.6 punktų nuostatos leidžia nustatyti lengvatinį žemės nuomos koeficientą, kai uosto žemės nuomininkas savo lėšomis vykdo suprastruktūros statinių griovimo, statybos arba rekonstrukcijos darbus. Šios lengvatos iš esmės yra netikslingos ir kartais sudaro galimybę nuomininkui piktnaudžiauti šiomis lengvatomis.

8. Uosto žemės nuomos mokestis neįvertina geležinkelių kelių ilgio

Vadovaudamiesi nustatytais uosto žemės nuomos mokesčio dydžiais apskaičiavome, kad geležinkelio kelių įtaka uosto žemės nuomos mokesčio dydžiui, priklausomai nuo leistinos maksimalios grimzlės prie krantinių, svyruoja nuo 0,5 iki 2 Lt/m^2 per metus. Mokesčio skirtumas tarp A1 ir B1 žemės kategorijų yra 2 Lt/m^2 , tarp A(2-11) ir B(2-11) – 1 Lt/m^2 , A12 ir B12 – $0,5 \text{ Lt/m}^2$. Toks žemės kategorijos nustatymo būdas neįvertina nuomojamų sklypų ribose esančio geležinkelio kelio ilgio (žr. 8 lentelę).



11 pav. Privažiuojamieji uosto geležinkeliai

Skirtinguose uosto sklypuose nevienodai išvystytas geležinkelių tinklas. Atsitiktinės atrankos būdu pasirinkome 9 išnuomotus uosto žemės sklypus, kuriuose yra geležinkelis, ir apskaičiavome, kiek konkretūs nuomininkai moka už galimybę nuomojamame sklype naudotis 1 m geležinkelio.

8 lentelė

Geležinkelio įtaka uosto žemės nuomos mokesčiui 2004 metais

<i>Nuomininkas</i>	<i>Nuomojamas plotas, kuriame yra geležinkelis, m²</i>	<i>Žemės kategorija</i>	<i>Žemės nuomos mokesčio pokytis dėl geležinkelio buvimo/nebuvimo, Lt</i>	<i>Geležinkelio ilgis, m</i>	<i>Mokestis už 1m geležinkelio, Lt per metus</i>
AB „Klaipėdos nafta“	193459	A12	96729,5	552	175,23
AB „Klaipėdos jūrų krovinių kompanija“	445757	A3-A7	445757	4613	96,63
AB „Klaipėdos laivų remontas“	14815	A5-A11	14815	400	37,04
AB „Baltijos laivų statykla“	261600	A8-A11	261600	2893	90,43
UAB „Bega“	160878	A3-A11	160878	7786 ³	20,66³
LKAB „Klaipėdos Smeltė“	257307	A4-A11	257307	7455	34,51
AB „Vakarų laivų gamykla“	491431	A2-A11	491431	3773	130,25
UAB „Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalas“	63722	A5	63722	245	260,09
UAB Malkų įlankos terminalas	153064	A5	153064	1233	124,14

Pastabos: 1. Skaičiavimai atlikti analogiškai toliau pateiktam AB „Klaipėdos nafta“ pavyzdžiui:

a) Žemės nuomos mokesčio pokytis dėl geležinkelio buvimo/nebuvimo apskaičiuotas nuomojamą plotą padauginus iš geležinkelių buvimo įtakos žemės nuomos mokesčiui, t.y. $193459 \text{ m}^2 * (A12-B12) = 193459 \text{ m}^2 * (2\text{Lt} - 1,5\text{Lt}) = 193459 \text{ m}^2 * 0,5 \text{ Lt} = 96729,5 \text{ Lt}$;

b) Mokestis už 1 m geležinkelio apskaičiuotas Žemės nuomos mokesčio pokytį dėl geležinkelio buvimo/nebuvimo padalinus iš geležinkelio ilgio, t.y. $96729,5 \text{ Lt} / 552 \text{ m} = 175,23 \text{ Lt/m}$.

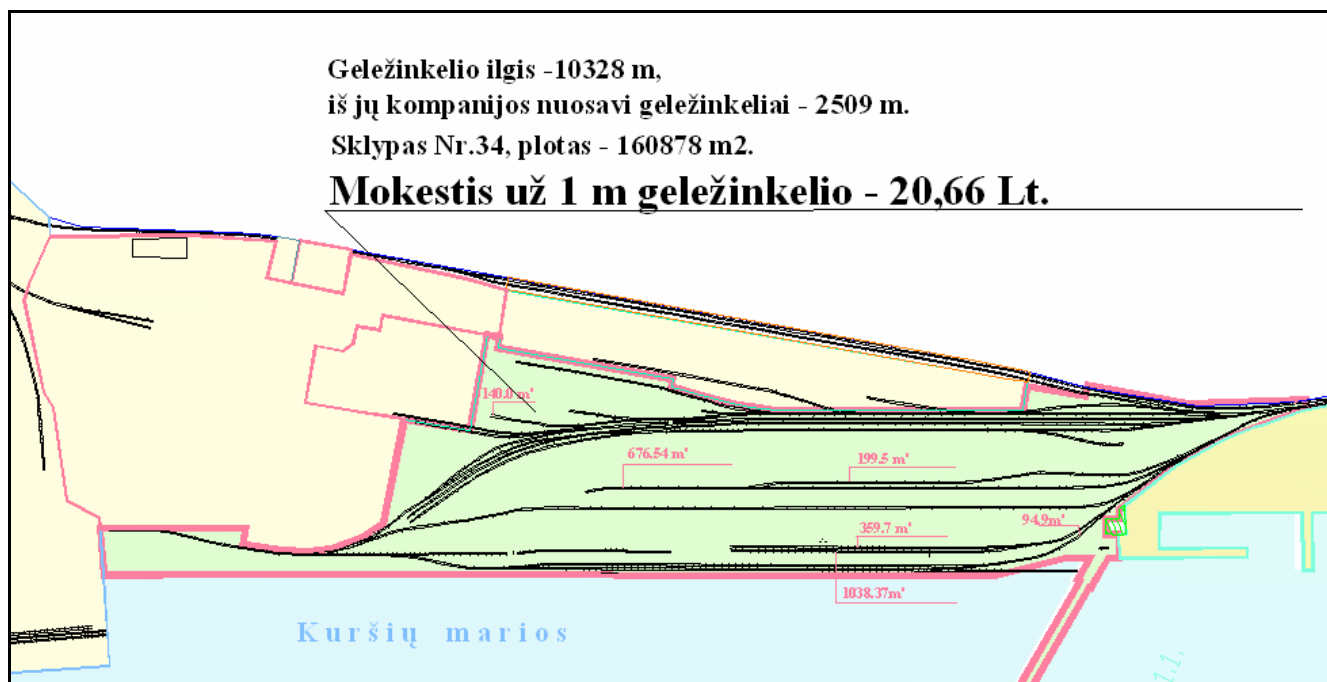
2. Šioje lentelėje pateikta dauguma, tačiau ne visos kompanijos, kurios turi galimybę naudotis geležinkeliais nuomojamuose uosto žemės sklypuose.

3. UAB „Bega“ 2509 m geležinkelių kelių nutiesė savo lėšomis, todėl lentelėje jie yra išelimiuoti.

Skaičiuojant nebuvo atsižvelgta į tai, kokia dalis geležinkelio kelių konkrečiame uosto sklype yra bendro naudojimo, o kokia – tinkama naudoti tik to sklypo nuomotojui. Geležinkelių kelių ilgio neįvertinimo fakto skaičiuojant žemės nuomos mokesčių Direkcijos ir Susisiekimo ministerijos atstovai audito metu neginčijo, todėl šiais skaičiavimais siekėme parodyti tik tai, kaip nevienodai dėl šio rodiklio neįvertinimo, skaičiuojant žemės nuomos mokesčių, nuomotojai moka Direkcijai už tą patį šio infrastruktūros statinio kiekį, t.y. 1 metrą geležinkelio. Pvz.: UAB „Bega“ nuomojasi 160878 m² sklypo plotą, tačiau turi galimybę naudotis net 10328 m (2509 m kompanija nutiesė savo lėšomis) geležinkelio keliais. Šis nuomininkas už galimybę naudotis 1 m geležinkelio moka mažiausiai iš visų – tik 20,66 Lt.

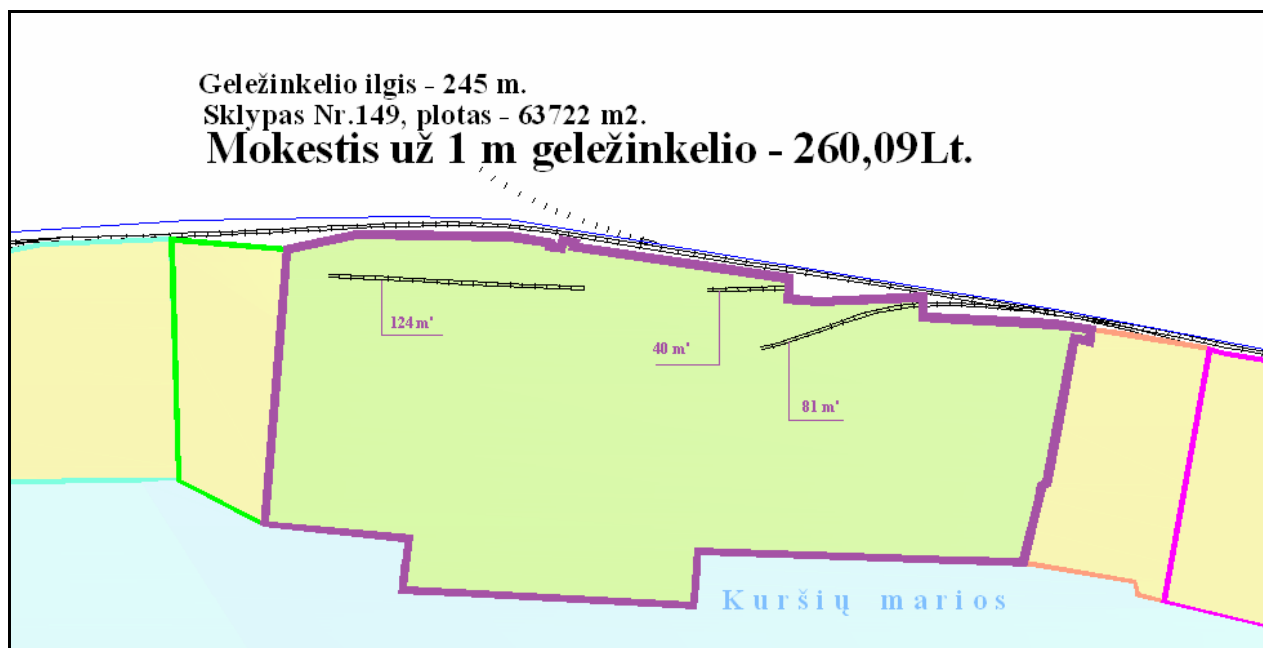
Pastebėjimas

Geležinkelių kelių ilgio nuomojamame sklype ir žemės nuomos mokesčio priklausomybės klausimas jau 2002 metais buvo svarstytas uosto žemės nuomos užmokesčio apskaičiavimo tvarkos projekto rengimo darbo grupės posėdyje. Viena krovos kompanijų 2001 metų pabaigoje kreipėsi į minėtą darbo grupę teigdami, kad galiojanti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarka yra orientuota į veiklos galimybių išnuomavimą, o ne realaus valstybės turto (uosto infrastruktūros objektų ir žemės) nuomą. Ši teiginį kompanijos vadovas parėmė ir šiuo metu dar galiojančiais geležinkelių įvertinimo žemės nuomos mokesčio dydžiu principais.



12 pav. Geležinkelių tinklas viename iš AB „Bega“ sklypų

Daugiausiai moka UAB Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalas – 260 Lt/m. Skirtumas akivaizdus.



13 pav. Geležinkelių tinklas UAB Klaipėdos keleivių ir krovinių terminalo sklype (buvusi „Transfosa“)

Mūsų nuomone, geležinkelių ilgio neįvertinimas daliai nuomininkų sukuria išskirtines sąlygas už nepagrįstai mažą mokestį naudotis uosto geležinkeliais, o kitiems nuomininkams – mokėti galimai didesnę kainą.

Uosto žemės nuomos sutartyse numatyta, kad nuomotojas, t.y. Direkcija, turi teisę keisti žemės nuomos užmokesčio dydį kiekvieniems ateinantiems metams, atitinkamai perskaičiuojant uosto žemės nuomos koeficientus, jeigu nuomotojas pagerino išnuomoto uosto žemės sklypo uosto infrastruktūrą. Turime pastebėti, kad Nuomos tvarkos nuostatos ir uosto žemės skirstymo pagal kategorijas principai nesudaro galimybės po geležinkelių rekonstrukcijos Direkcijai pakeisti žemės nuomos mokesčio dydžio, jeigu nuomininkas iki tol jau turėjo galimybę naudotis nors vienu metru geležinkelių. Taip yra dėl to, kad geležinkelių rekonstrukcijos faktas nekeičia žemės kategorijos. Kadangi į geležinkelių rekonstrukcijos projektus Direkcija investuoja milijonines lėšas, o jais naudojasi nuomininkas (arba keli nuomininkai, jeigu geležinkelis yra bendro naudojimo), manome, kad uosto žemės nuomos mokestis turėtų atspindėti ne tik geležinkelio išvystymą, bet ir investicijų į juos mastą. Plačiau apie investicijų grąžą buvo kalbama II dalies 6 skyriuje.

Pastebėjimas

Šiuo metu Susisiekimo ministerijoje vyksta diskusijos dėl uosto geležinkelių nuosavybės klausimo. Oficialaus sprendimo susisiekimo ministras dar nepriėmė, tačiau svarstoma galimybė perduoti uosto geležinkelius akcinei bendrovei „Lietuvos geležinkeliai“. Taigi yra tikimybė, kad klausimus dėl uosto geležinkelių ilgio įvertinimo skaičiuojant užmokesčio už naudojimąsi jais dydį bei investicijų į juos grąžos klausimą ateityje gali tekti spręsti ne Direkcijos, o AB „Lietuvos geležinkeliai“ specialistams.

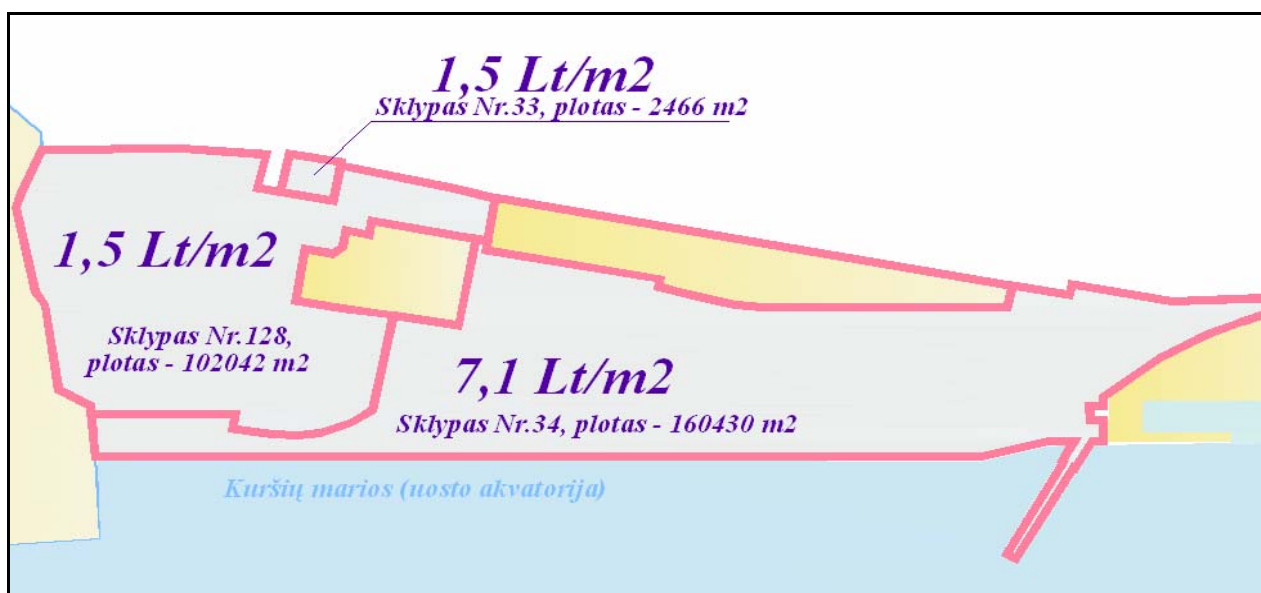
Išvada:

Uosto žemės nuomos mokestis neįvertina išnuomotame uosto sklype esančių geležinkelių ilgio ir investicijų į juos masto. Tai daliai nuomininkų sukuria išskirtines sąlygas už nepagrįstai mažą mokestį naudotis uosto geležinkeliais, o kitiems nuomininkams – mokėti nepagrįstai didesnę kainą.

9. Sklypų formavimo uoste ypatumai sudaro sąlygas apeiti pagrindinius nuomos mokesčio dydžio nustatymo kriterijus

Išnagrinėjome uosto teritorijoje nuomojamų sklypų ribas ir išsidėstymą. Dalis uosto nuomininkų nuomojasi po keletą žemės sklypų, kurie daugeliu atveju ribojasi vienas su kitu, tačiau jiems taikoma skirtinga žemės kategorija. Šiuo metu žemės kategorijai, nuo kurios priklauso ir žemės nuomos mokestis, įtaką turi ne tik sklypo padėtis, bet ir jo forma. Todėl yra atvejų, kai tai pačiai uosto žemės daliai gali būti taikomi labai skirtingi nuomos tarifai.

Pvz., viena krovos kompanija uosto teritorijoje nuomojasi 264 938 m² teritoriją. Ši teritorija yra šalia 66–72 krantinių, todėl jos nuoma suteikia galimybę naudotis minėtais hidrotechniniais statiniais. Nuomojamoje teritorijoje yra išvystyta geležinkelio infrastruktūra. Ši teritorija suskirstyta į tris žemės sklypus, kurie ribojasi vienas su kitu, tačiau jiems taikoma skirtinga žemės kategorija, kadangi tik vienas iš sklypų ribojasi su hidrotechniniais statiniais bei geležinkeliais. Todėl metinis žemės nuomos mokestis tame sklype siekia 7,1 Lt už 1 m², kai tuo tarpu kituose tik 1,5 Lt/m², nors minėto sklypo atstumas nuo krantinių yra labai nedidelis, o skiriamąją dalį nuomoja ta pati kompanija.



14 pav. Vienos iš uosto kompanijų nuomjami 3 sklypai ir jų vidutinis metinis žemės nuomos mokestis, Lt/m²

Pažymėtina, kad šių sklypų nuomininkas turi galimybę be apribojimų vykdyti veiklą vienodomis sąlygomis visoje nuomojamoje teritorijoje ir laisvai naudotis hidrotechniniais statiniais.

Apskaičiavome, kad pritaikius tokį patį žemės nuomos koeficientą visai analizuojamos kompanijos nuomojamai teritorijai, 2005 m. KVJUD būtų gavusi 585 tūkst. Lt daugiau pajamų iš šios teritorijos žemės nuomos.

Dabartinė situacija, kai sklypų forma gali turėti įtakos žemės nuomos mokesčiui, nėra teisinga. Tai sukuria nelygias konkurencines sąlygas vienam nuomininkui kitų nuomininkų atžvilgiu ir mažina

KVJUD žemės nuomos pajamas. Manome, kad tai yra viena iš priežasčių, kodėl vidutinis uosto žemės nuomos mokestis yra tik 4 Lt/m². Už atitinkamą uosto žemės plotą turėtų būti skaičiuojamas konkretus žemės nuomos mokesčio dydis, nepriklausomai nuo to, kokios formos yra sklypas, kur yra jo ribos ir kas tą sklypą nuomoja.

Žemės kategorijai sklypų forma įtakos neturėtų, jeigu uosto žemė būtų padalinta zonomis. Prie krantinių žemės nuomos mokestis turėtų būti didesnis, o toliau nuo krantinių žemės nuomos mokestis turėtų proporcingai mažėti. Tokį ruožinio uosto žemės skirstymo apskaičiuojant žemės nuomos mokestį metodą taiko nemažai Europos uostų. Kai kurie uostai taiko vienodą žemės nuomos mokestį visai uosto žemei. Atsižvelgiant į tai, kad Klaipėdos uosto teritorija yra santykinai siaura, galėtų būti svarstyti ir vienos kainos taikymo būdas. Zonavimo principas buvo aptartas su Susisiekimo ministerijos atsakingais darbuotojais ir KVJUD vadovybe. Ir vieni, ir kiti sutiko, kad tai galėtų būti priimtinas problemos sprendimo būdas.

Išvada:

Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos nuostatos ir nuomojamų sklypų ribų formavimo ypatumai sudaro prielaidas nuomininkams apskaičiuoti ir mokėti nepagrįstai sumažintą žemės nuomos mokestį.

10. Konkurso būdu išnuomota uosto žemė

Šiuo metu pagal galiojančią Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką nustatytas maksimalus žemės nuomos mokesčio dydis yra 12 Lt/m². Vienintelė galimybė gauti didesnę žemės nuomos mokestį yra žemės nuoma konkurso būdu.

1999–2005 metais konkurso būdu buvo išnuomota 10 sklypų, kurių bendras plotas sudarė 442389 m². Konkurso metu dviems iš jų buvo nustatytas didesnis negu 12 Lt/m² žemės nuomos mokestis. Vienas buvo išnuomotas už 16 Lt/m² UAB Malkų įlankos terminalui, o kitas už 34 Lt/m² UAB „Okseta“ (2005 metais nuomos sutartis nutraukta).

Audito metu nenagrinėjome žemės nuomos konkursų organizavimo ir laimėtojų nustatymo dokumentacijos ir aplinkybių. Tačiau mūsų dėmesį atkreipė tai, kad šiuo metu UAB Malkų įlankos terminalas moka gerokai mažesnę žemės nuomos mokestį, t.y. 6 Lt/m², negu buvo nustatytas konkurso metu. 2003 metais ši kompanija kreipėsi į Susisiekimo ministeriją ir KVJUD su prašymu perskaičiuoti žemės nuomos mokestį. Motyvavo tuo, kad jų mokamas žemės nuomos mokesčio dydis už 1 m² yra pats didžiausias visame uoste, todėl jiems sunku konkuruoti su kitomis uosto krovos kompanijomis ir kitais uostais. Prašymą argumentavo ir žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos pasikeitimu. Jie teigė, kad kitiems nuomininkams žemės nuomos mokestis skaičiuojamas pagal

Pastebėjimas

Konkurso, kurio metu išnuomotas uosto 44493 m² sklypas prie krantinės Nr. 141, sąlygomis Direkcija išsipareigojo pagilinti akvatoriją prie krantinės iki 10 metrų. Šiuo metu gylis yra 9,4 m.

naują tvarką. Tarp KVJUD ir UAB Malkų įlankos terminalo sudarytos uosto žemės nuomos sutarties 43.3 punktas nurodo, kad žemės nuomos mokesčių kiekvieniems metams nuomotojas nustato pagal LR Susisiekimo ministerijos patvirtintą uosto žemės nuomos apskaičiavimo tvarką, todėl kompanijai mokesčiai turėtų būti perskaičiuojamas vadovaujantis ta pačia tvarka.

KVJUD atsižvelgė į UAB Malkų įlankos terminalo prašymą ir perskaičiavo žemės nuomos mokesčio dydį pagal Žemės nuomos tvarką atsižvelgdama į nuomojamo sklypo žemės kategoriją. Taip iš žemės nuomos mokesčio šiam sklypui buvo pašalintas konkurso faktorius. Norėtume atkreipti dėmesį į tai, kad Nuomos tvarkos 5.4 punkto nuostatose nurodyta, kad, jei uosto žemės sklypas išnuomotas konkurso tvarka, tai uosto žemės nuomos koeficientas nustatomas dalijant konkurso laimėtojo pasiūlytą žemės nuomos mokesčio dydį iš žemės nuomos mokesčio $K(v)$. Todėl, mūsų nuomone, konkurso metu nustatytas žemės nuomos mokesčio dydis neturėjo būti keičiamas į mažesni (3 priedas).

Direkcija informavo, kad 2003 metais 3 UAB Malkų įlankos terminalo nuomojami sklypai buvo sujungti ($44493 \text{ m}^2 + 55605 \text{ m}^2 + 41382 \text{ m}^2 = 141480 \text{ m}^2$) į vieną papildomai prijungiant prie jo iki tol niekam nenuomotą 11584 m^2 uosto žemės sklypą. Taigi bendras sklypo plotas po sujungimo sudaro $153\,064 \text{ m}^2$.

Auditoriai apskaičiavo, kad po šių sklypų sujungimo Direkcija per metus gauna 10 646 Lt mažesni žemės nuomos mokesčių, negu būtų gavusi nesujungus šių sklypų.

Suprantama, kad kompanijai sunku konkuruoti su uosto senbuvėmis, kurių žemės nuomos mokesčiai daug mažesni. Tačiau konkurso metu nustatyto mokesčio sumažinimas pažeidžia kitų konkurso dalyvių teises.

Konkurso būdu nustatytas žemės nuomos mokesčiai parodytų tikrąją uosto žemės nuomos rinkos kainą. Konkurso laimėtojas mokėjo 16 Lt/m^2 žemės nuomos mokesčių už A5 kategoriją atitinkančią uosto žemę. Nuomos tvarkoje nustatytas tokios žemės nuomos mokesčiai prilygintas 6 Lt/m^2 . Galima numatyti, kad A1 žemės kategorijos rinkos žemės nuomos mokesčiai būtų ne mažesni kaip 32 Lt/m^2 . Pastebėtina ir tai, kad nagrinėjamo konkurso kaina buvo nustatyta 1999 metais, tad tikėtina, kad dabartinė uosto žemės nuomos rinkos vertė būtų dar didesnė, o dabartiniai žemės nuomos tarifai nė iš tolo neprilygsta tikrajai uosto žemės vertei.

Išvada:

Yra atvejų, kai konkurso metu nustatytas žemės nuomos mokesčio dydis vėliau prilyginamas nuomojamo žemės sklypo kategoriją atitinkančiam mokesčiui.

Pastebėjimas

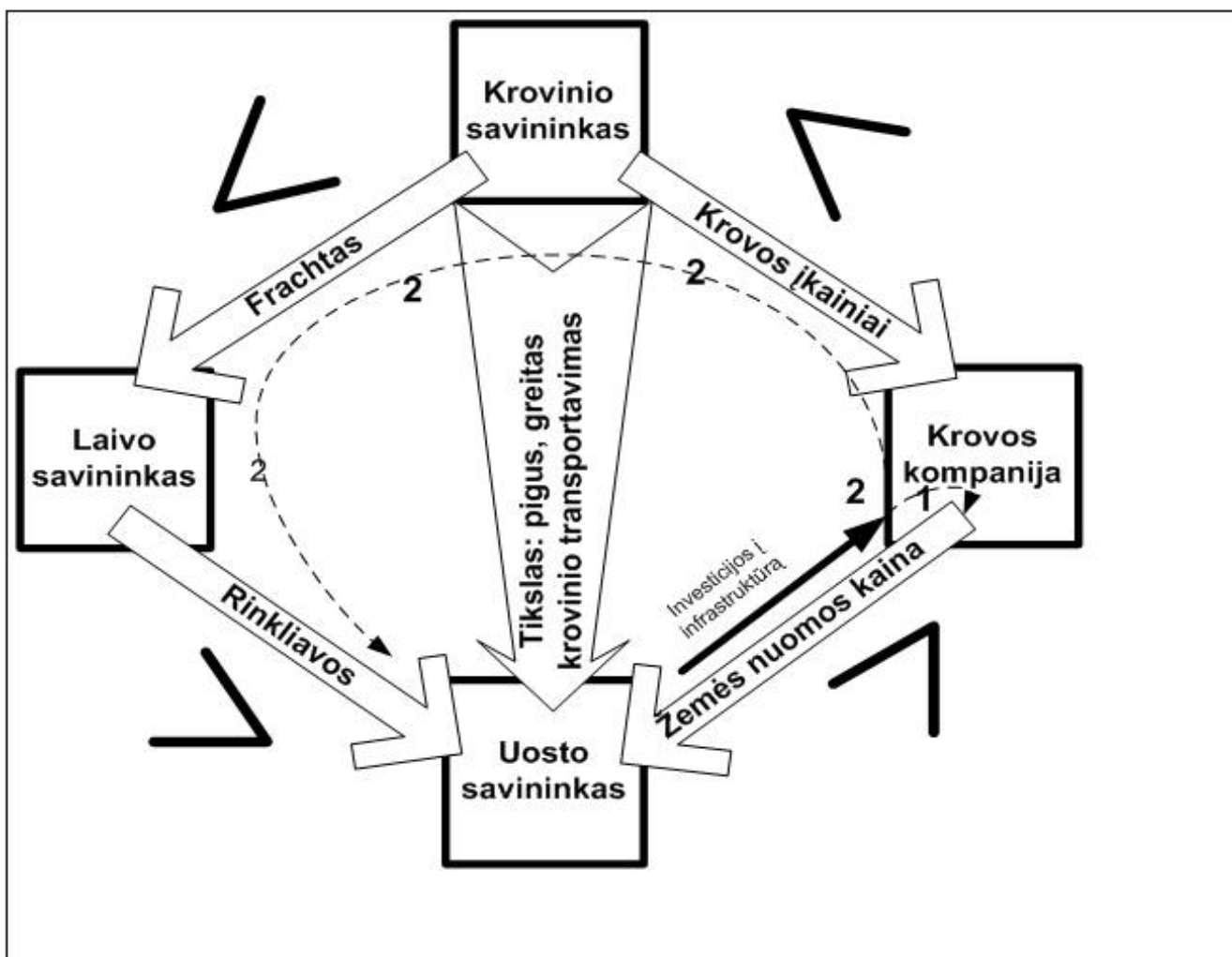
Įvertinus paminėtą UAB Malkų įlankos terminalo sklypų sujungimo atvejį, manome, kad laisvi uosto žemės sklypai turėtų būti išnuomojami atvirojo konkurso būdu, bet neprijungiami prie jau išnuomotų sklypų, kaip šiuo metu nustato susisiekimo ministro patvirtintos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos konkurso sąlygos. Tokie uosto teritorijų nuomos principai gali būti nepakankamai skaidrūs bei riboti naujų kompanijų atėjimą į uostą, kurios galėtų mokėti didesni uosto žemės nuomos mokesčių negu nustato Žemės nuomos tvarka.

Audito metu Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos konkurso sąlygos nebuvo išsamiai nagrinėjamos.

11. Kas atsitiks padidėjus uosto žemės nuomos mokesčiui?

Nepagrįstai maža žemės nuomos kaina trukdo dabartiniam uosto vystymuisi, plėtrai ir efektyviam žemės panaudojimui. Siekiant padengti uosto infrastruktūros nusidėvėjimo sąnaudas, sumažinti KVJUD prisiimamą riziką dėl investicijų ir užsitikrinti jų gražą, žemės nuomos mokestis turėtų būti didesnis už dabartinį. Uosto naudotojų žemės panaudojimo efektyvumas labai skiriasi. Efektyviausiai žemės plotą išnaudojančios kompanijos rinkliavos 2004 metais sudarė 72,5 Lt/1m², mažiausiai efektyviai – 2,3 Lt/m². Yra tokių nuomininkų, kurių nuomojami žemės plotai neturi prieigos prie krantinių, o jų vykdoma veikla tiesiogiai su Direkcijos pajamomis iš rinkliavų nesusijusi. Toks nevienodas žemės panaudojimo efektyvumas rodo, kad dalis uosto nuomininkų nuomojasi didesnius žemės plotus, negu jiems reikia veiklai vystyti. Tokiu būdu užkertamas kelias naujų uosto naudotojų atėjimui į uostą. Didesnis žemės nuomos mokestis turėtų teigiamos įtakos uosto efektyvumui, nes mokesčio pakėlimas skatintų uosto naudotojus peržiūrėti nuomojamų žemės plotų panaudojimą ir atsisakyti intensyviai nenaudojamų uosto teritorijų. Padidėjusi nuoma nuomininkams, vykdantiems su uosto funkcinė paskirtimi nesusijusią veiklą, nebūtų patraukli. Tai paskatintų juos vystyti savo veiklą alternatyviuose žemės plotuose – už uosto teritorijos ribų, sudarytų galimybes į uostą patekti naujiems uosto naudotojams, o esamus nuomininkus paskatintų ieškoti būdų efektyviau išnaudoti nuomojamą žemę. Lyginant su konkurenciniais uostais, Klaipėdos uostas yra vienas iš mažiausiai turinčių žemės ploto, tenkančio vienam metrui krantinės. Todėl Klaipėdos uostui yra ypač aktuali efektyvaus uosto žemės panaudojimo problema.

Be abejonės, uosto žemės nuomos mokesčio padidėjimas paveiks krovos kompanijų veiklos rezultatus. Jos bus priverstos didinti arba krovos tarifus, arba sumažinti savo pelno maržą.



15 pav. Investicijų atsipirkimo schema. Perėjimas nuo sąnaudų kompensavimo iš rinkliavų prie „naudotojas moka“ modelio

Paiškinimai: > - „daugiau“, „mažiau“ ženklas.

Investicijų atsipirkimą lemiantys subjektai schemeje sujungti punktyrine linija:

- 1 punktyrine linija pavaizduotas projektuojamas vienas investicijų atsipirkimą lemiantis subjektas;
- 2 punktyrine linija sujungti keli subjektai, nuo kurių priklauso investicijų atsipirkimas (esama padėtis).

Pvz. Uosto savininkui padidinus žemės nuomos mokesčių ir atitinkamai sumažinus rinkliavas, pajamų balansas lieka nepakitęs ne tik Uosto savininkui (Direkcijai), bet ir Krovos kompanijai, Krovinio savininkui, Laivo savininkui. Taip įvyksta dėl to, kad padidėjęs sąnaudas krovos kompanija stengiasi kompensuoti didindama krovos įkainius, o krovinio savininkas, nors ir padidėjęs krovos įkainiams, nekeičia uosto dėl to, kad sumažėja frachto kaina, kadangi sumažėja rinkliavos. Ir taip transportavimo išlaidos bendroje krovinio transportavimo išlaidų dalyje nepasikeičia. Tokiu būdu investicijų į infrastruktūrą išlaidas padengia tas, kas naudoja sukurtą turtą. Krovos kompanija tampa suinteresuota efektyvesniu jai perduoto turto naudojimu, t.y. krovos apimčių didinimu.

Kaip matyti iš 15 paveikslėlio, investicijų į infrastruktūrą grąža priklauso ne tik nuo to subjekto, kuriam sukurtas turtas perduotas naudotis, bet ir nuo jo veiklos, pritraukiant krovinio ir transporto savininkus į uostą. Tokiu būdu Direkcija gauna papildomų pajamų iš laivų rinkliavų.

Išaugus žemės nuomos tarifui, siekiant išlaikyti uostą konkurencingą, Susisiekimo ministerija turės galimybę peržiūrėti rinkliavų dydžius ir prireikus juos sumažinti. Jei padidėjusi žemės nuoma sukeltų krovos tarifų padidėjimą, o rinkliavos mažėtų, uosto patrauklumas nenukentėtų, tačiau būtų sumažinta KVJUD investicijų rizika. Jeigu Susisiekimo ministerija apsispręstų ateityje mažinti

rinkliavas tuo dydžiu, kuriuo padidėtų žemės nuomos pajamos, bendros uosto pajamos turėtų padidėti dėl padidinto žemės nuomos mokesčio krovos nevykdantiems nuomininkams.

Pažymėtina, kad 2005 metais Susisiekimo ministerija sumažino uosto rinkliavas naftos produktams ir trašoms, todėl sumažėjo ir vidutinės rinkliavų pajamos vienai krovinio tonai, tačiau žemės nuomos mokestis padidintas nebuvo.

Išvada:

Mažas žemės nuomos mokestis neskatina efektyvaus uosto žemės naudojimo ir riboja naujų uosto naudotojų atėjimo galimybes.

APIBENDRINTOS IŠVADOS

Dėl investicijų ilgalaikio planavimo ir jų efektyvumo

1. Klaipėdos uostas neturi vieningos ilgalaikės uosto plėtros programos, todėl lėšos į uosto infrastruktūrą investuojamos ne visada tikslingai ir efektyviai, nėra pakankamai subalansuota uosto plėtra. Kai kurie kiti strateginiai uosto plėtros dokumentai nėra tinkamai įteisinti, o jiems tik pritarė patariamąsios institucijos (Uosto plėtojimo taryba, Tranzito komitetas). Išlieka rizika, kad investiciniai projektai bus įgyvendinami tų uosto naudotojų infrastruktūros objektuose, kurių pajėgumai nėra visiškai išnaudojami. Tai gali sumažinti Direkcijos nuosavus išteklius naujoms investicijoms.

2. Krantinių Nr. 101–104 rekonstrukcija buvo baigta 2001 metų pabaigoje. Po rekonstrukcijos šios krantinės ir akvatorija prie jų (apie 30 m) buvo pritaikytos švartuotis 11 m grimzlės laivams, tačiau iki šiol nėra iki reikiamo gylio išgilinta akvatorija (toliau kaip 30 m nuo krantinės) prie šių krantinių. Žemės sklypą prie šių krantinių nuomojanti krovos kompanija negali priimti 11 m grimzlės laivų. Jeigu būtų buvęs išgilintas plaukimo kanalas prie krantinių Nr. 101–104, Direkcija 2002–2005 metais būtų galėjusi gauti papildomų pajamų iš uosto rinkliavų ir apie 0,5 mln. Lt žemės nuomos mokesčio iš prie šių krantinių esančio žemės sklypo nuomos. Tokia situacija yra nepakankamo ilgalaikio planavimo pasekmė.

3. Kai kurios investicijos į uosto infrastruktūrą nedavė planuoto efekto ir nepadidino krovos apimčių iki prognozuotų investiciniuose projektuose. Planuoti rodikliai nebuvo pasiekti dėl planavimo ir vadybos trūkumų bei nepakankamų Direkcijos įgalinimų. Direkcijos, kaip uosto valdytojo, įtaka uosto investicijų programos projekto kokybei yra beveik lygi krovos kompanijų, delegavusių narius į Uosto tarybą, įtakai, nors atsakomybė už uosto investicinių projektų įgyvendinimą ir rezultatus tenka tik Direkcijai.

4. Investicijos į krovos kompanijų naudojamą uosto infrastruktūrą ne visada tinkamai suderintos su šių kompanijų suprastruktūros išvystymu. Yra atvejų, kai buvo investuojama į infrastruktūrą remiantis kompanijų planuojamomis krovos apimtimis, nors Direkcija neturėjo pakankamų garantijų, kad kompanija pasieks planuojamą krovos apimčių padidėjimą. Dėl to Direkcija negavo dalies planuotų pajamų iš uosto rinkliavų ir žemės nuomos mokesčio.

Dėl uosto žemės nuomos mokesčio ir jo įtakos investicijoms į uosto infrastruktūrą

1. Vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymu, uosto žemės nuomos tvarka ir mokesčių dydžiai gali būti koreguojami ne dažniau kaip kas 5 metai. Ši įstatymo nuostata, pasikeitus politinei ar rinkos situacijai, riboja galimybę operatyviai koreguoti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir nustatytus šio mokesčio dydžius.

2. Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkoje nustatytas uosto žemės nuomos mokesčio dydis $0,1224 \text{ Lt/m}^2$ neatspindi tikrosios žemės vertės, nes jis apskaičiuotas neįvertinus 3,34 dydžio sklypo pataisos kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu koeficiento. Jeigu uosto žemės nuomos apskaičiavimo tvarkoje būtų atsižvelgta į koeficientą sklypo padėčiai įvertinti kompleksiniu urbanistiniu-ekologiniu požiūriu, Direkcijos pajamos iš žemės nuomos vien tik 2005 metais galėjo būti apie 3,34 kartus didesnės ir siekti apie 60 mln. Lt.

3. Vidutinis uosto žemės nuomos mokestis yra keturis kartus mažesnis už mažiausią Klaipėdos mieste aukciono būdu išnuomoto valstybinės žemės sklypo nuomos mokestį, todėl galima teigti, kad jis neatspindi uosto žemės tikrosios rinkos vertės.

4. Žemės nuomos mokesčio pajamos nepadengia uosto infrastruktūros nusidėvėjimo ir jos eksploatacijos sąnaudų, o tai reiškia, kad žemės nuomos mokestis neatspindi į uosto infrastruktūrą įdėtų investicijų. Pajamos iš uosto žemės nuomos auga ne dėl nuomos mokesčio dydžio augimo, bet daugiausiai dėl gerėjančios infrastruktūros ir didėjančio išnuomoto ploto.

5. Minimalios krovos ir apyvartos masto kriterijų nustatymas uosto žemės nuomos sutartyse neužtikrina investicijų į uosto infrastruktūrą atsipirkimo. Direkcija neturi aiškių minimalios krovos ar apyvartos mastų nustatymo kriterijų, todėl nustatyti šių rodiklių dydžiai – nevisada veiksmingi, o šių rodiklių kontrolė – nepakankama.

6. Žemės nuomos mokestis, pabaigus įgyvendinti rekonstrukcijos projektus ir pasikeitus grimzlei prie krantinių, padidinamas tik nuo sekančių metų, todėl KVJUD negauna dalies žemės nuomos pajamų.

7. Apskaičiuojant uosto žemės nuomos mokesčio dydį, nėra įvertinamos Direkcijos investicijos į uosto infrastruktūrą. Tai sukuria nelygias konkurencines sąlygas tarp uosto žemės naudotojų.

8. Uosto žemės nuomos tvarkoje nustatyti lengvatiniai koeficientai mažina Direkcijos pajamas iš žemės nuomos ir netiesiogiai riboja uosto plėtrą, verčia kitas uosto įmones per žemės nuomos mokestį netiesiogiai subsidijuoti laivų remonto ir statybos veiklas, iškraipo konkurencingumą uoste.

9. Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos nuostatos, leidžiančios nustatyti lengvatinį žemės nuomos koeficientą, kai uosto žemės nuomininkas savo lėšomis vykdo suprastruktūros statinių griovimo, statybos arba rekonstrukcijos darbus, iš esmės yra netikslingos ir sudaro galimybę nuomininkui piktnaudžiauti šiomis lengvatomis.

10. Uosto žemės nuomos mokestis neįvertina išnuomotame uosto sklype esančių geležinkelių ilgio ir investicijų į juos masto. Tai daliai nuomininkų sukuria išskirtines sąlygas už nepagrįstai mažą mokestį naudotis uosto geležinkeliais, o kitiems nuomininkams – mokėti nepagrįstai didesnę kainą.

11. Uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos nuostatos ir nuomojamų sklypų ribų formavimo ypatumai sudaro prielaidas nuomininkams apskaičiuoti ir mokėti nepagrįstai sumažintą žemės nuomos mokestį. Nepagrįstai maža žemės nuomos kaina riboja uosto vystymąsi, plėtrą ir efektyvų žemės panaudojimą. Jei padidėjusi žemės nuoma sukeltų krovos tarifų padidėjimą, o rinkliavos mažėtų, uosto patrauklumas nenukentėtų, tačiau būtų sumažinta KVJUD investicijų rizika.

REKOMENDACIJOS

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai:

- 1. Įvertinti valstybinio audito ataskaitoje nurodytus investicijų į uosto infrastruktūrą planavimo ir investicinių projektų įgyvendinimo trūkumus ir spręsti klausimą dėl uosto plėtros koncepcijos ir ilgalaikės vystymo programos būtinumo, numatant aiškias uosto vystymo kryptis, perspektyvas ir įgyvendinamų priemonių nuoseklumą bei apimtis.**
- 2. Numatyti priemones užtikrinti krovos kompanijų atsakomybę už pateiktą krovos prognozių, kuriomis remiantis sudaryta uosto investicijų programa, nevykdymą.**
- 3. Inicijuoti teisės aktų, nustatančių laiko apribojimus (5 metai) koreguoti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir mokesčių dydžius, pakeitimus, siūlant šiuos apribojimus išbraukti arba juos sutrumpinti.**
- 4. Nustatyti ekonomiškai pagrįstus uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarką ir mokesčių dydžius, kurie įvertintų uosto žemės vertę, geležinkelio kelių išvystymo lygį, investicijų į uosto infrastruktūrą apimtis. Uosto žemės nuomos mokesčio dydis turėtų užtikrinti VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos investicijų į uosto infrastruktūrą grąžą iš tiesioginių infrastruktūros naudotojų per ne ilgesnį negu konkretaus infrastruktūros objekto nusidėvėjimo laikas terminą.**
- 5. Nustatyti, kad uoste įgyvendinus infrastruktūros statybos (rekonstrukcijos, remonto) projektus ir dėl šių ar kitų priežasčių pasikeitus leistinai maksimaliajai grimzlei prie krantinių, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija žemės nuomos mokesčių privalėtų perskaičiuoti ir pradėti taikyti per protingą laikotarpį (ne ilgiau kaip per 1 mėn.).**
- 6. Aiškiai reglamentuoti uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo principus krantinių rekonstrukcijos ir kitais atvejais, kai uosto žemės naudotojui ribojama galimybė naudotis krantine.**
- 7. Atsisakyti uosto žemės nuomos mokesčio skaičiavimo tvarkoje numatytų lengvatinių koeficientų (0,15, 0,7 ir 0,9) dėl įmonės statuso ar veiklos pobūdžio uosto žemės nuomotojams tolesnio taikymo.**

8. Atsisakyti uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos (8, 8.1, 8.2 ir 8.3 punktai) nuostatų didinti arba mažinti žemės nuomos mokesčio dydį atsižvelgiant į žemės naudotojo atliekamų krovos darbų mastą.

9. Spręsti klausimą dėl uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkoje nustatytų lengvatinių žemės nuomos koeficientų (6.1, 6.1.1 ir 6.6 punktai), kai uosto žemės nuomininkas savo lėšomis vykdo suprastruktūros statinių griovimo, statybos arba rekonstrukcijos darbus, tikslingumo, jų dydžių pagrįstumo ir taikymo trukmės.

VI Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai:

1. Nustatyti uosto nuomojamų sklypų formavimo principus, užtikrinant, kad žemės nuomos mokesčio dydis priklausytų nuo sklypų vietos uosto teritorijoje, o sklypų forma jo dydžiui įtakos neturėtų.

2. Užtikrinti, kad konkurso metu nustatyti uosto žemės nuomos mokesčių dydžiai vėliau nebūtų keičiami panaikinant konkurso faktorių.

3. Nustatyti ekonomiškai pagrįstas minimalios krovos ir apyvartos apimtis uosto žemės nuomininkams. Sukurti veiksmingą šių rodiklių vykdymo kontrolės sistemą. Žemės nuomos sutartyse numatyti veiksmingas sankcijas šių kriterijų nevykdymo atveju.

4. Nustatyti tokią uosto kapitono įsakymo dėl leistinos maksimalios grimzlės prie krantinių išleidimo tvarką, kuri leistų aiškiai apskaičiuoti žemės nuomos mokesčių infrastruktūros statybos (rekonstrukcijos, remonto) atveju.

Veiklos audito 2-ojo departamento direktorė

Zita Valatkienė

Veiklos audito 2-ojo departamento
vyresnysis valstybinis auditorius

Remigijus Bieliauskas