

2022 m. sausio 27 d., 22-017VK

Lietuvos Respublikos Ministrui Pirmininkei I. Šimonytei

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui M. Skuodžiui

Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministrui G. Landsbergiui

DĖL APSKRITOJO STALO DISKUSIJOS PROBLEMOMS TRANSPORTO SEKTORIUJE SPREŠTI

2022 m. sausio 26 d. Lietuvos verslo konfederacija (LVK), kartu su Lietuvos pramonininkų konfederacija, Lietuvos pramonės, prekybos ir amatų rūmų asociacija ir Lietuvos darbdavių konfederacija, kreipėsi į Lietuvos Respublikos Vyriausybę siekdama atkreipti dėmesį į susidariusią kritinę situaciją transporto sektoriuje bei reikšmingai išaugusius kaštus Klaipėdos uoste veikiančios įmonės.

Atsižvelgdami į ne pirmus metus vykstančias diskusijas verslo bendruomenėje (ties ir LVK viduje) dėl įvairių pervežimo paslaugų kainų ir infrastruktūros naudojimo įkainių bei vis dažniau keliamų klausimų dėl Klaipėdos jūrų uosto konkurencingumo regione, siūlome Ministrui Pirmininkei I. Šimonytei, susisiekimo ministrui M. Skuodžiui ir užsienio reikalų ministrui G. Landsbergiui išsamiau aptarti verslo bendruomenę neraminančius klausimus ir maloniai prašome inicijuoti apskritojo stalo diskusiją dėl susidariusios kritinės padėties Lietuvos transporto sektoriuje, įtraukiant valstybės valdomų įmonių, verslo asociacijų ir įmonių, teikiančių jūrų krovos, logistikos ir ekspedijavimo paslaugas, atstovus.

Pagarbiai

Prezidentas

Andrius Romanovskis

PRIDEDAMA: Lietuvos verslo konfederacijos, Lietuvos pramonininkų konfederacijos, Lietuvos pramonės, prekybos ir amatų rūmų asociacijos ir Lietuvos darbdavių konfederacijos sausio 26 d. raštas „Dėl susidariusios kritinės padėties Lietuvos transporto sektoriuje“, 4 lapai.

Originalas nebus siunčiamas.

Vilius Kriaučius, mob. +370 608 98408, el.p. vilius@lvk.lt.

Gedimino pr. 2/1-28, LT-01103, Vilnius, Lietuva
Tel. +370 5 212 1111, info@lvk.lt, www.lvk.lt

Tarptautinių prekybos rūmų ICC oficialus atstovas
www.iccwbo.org

Lietuvos
pramonininkų
konfederacijaLIETUVOS VERSLO
KONFEDERACIJA ICC
LITUVIALIETUVOS PREKYBOS,
PRAMONĖS IR AMATŲ RŪMŲ
ASOCIACIJALIETUVOS
DARBDAVIŲ
KONFEDERACIJA

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai

2022-01-26

Kopija:

Lietuvos Respublikos Seimo Ekonomikos komitetui

LR susisiekimo ministerijai

LR ekonomikos ir inovacijų ministerijai

DĖL SUSIDARIUSIOS KRITINĖS PADĖTIES LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIUJE

Lietuvos pramonininkų konfederacija (LPK), Lietuvos verslo konfederacija (LVK), Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmai (LPPAR) ir Lietuvos darbdavių konfederacija (LDK) nori atkreipti jūsų dėmesį į sudėtingą transporto sektoriaus situaciją. Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacija (toliau – LJKKA) savo narių vardu ir kartu su Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija (LLSRA), Lietuvos nacionalinė ekspeditorių ir logistų asociacija LINEKA, Lietuvos laivų agentų ir ekspeditorių asociacija (LLAEA) ne kartą teikė siūlymus Susisiekimo ministerijai ir jai pavaldžioms įmonėms susilaikyti nuo finansinės naštos verslui didinimo šiuo sudėtingu laikotarpiu. Šiuos siūlymus palaiko Lietuvos grūdų perdirbėjų ir prekybininkų asociacija (LGPPA), AB „Lifosa“, AB „Achema“, AB „Akmenės cementas“. Pastaruoju metu šiam sektoriui sunkumai kyla net dėl keleto veiksnių ir valstybės institucijų ar joms pavaldžių įmonių sprendimų:

I. Tarptautinių sankcijų Baltarusijai pasekmės

Tarptautinės sankcijos Baltarusijai turės dideles neigiamas pasekmes Lietuvos transporto sektoriui. Šių sankcijų poveikis Klaipėdos uosto įmonėms bus ypatingai skausmingas, nes Baltarusijos kroviniai sudarė apie 30% visų uoste perkraunamų krovinių kiekio. Norėtume priminti, kad dar iki sankcijų įsigaliojimo Baltarusija nutraukė naftos produktų eksportą per Klaipėdos uostą (apie 2 mln. t per metus), o 2021 metais įsigaliojus sankcijoms uostas neteko azotinių trąšų (apie 1 mln. t). Šie praradimai sudarė apie 6% uosto metinės krovos. Nutrūkus kalio trąšų tranzitui, Klaipėdos uosto krova sumažėtų dar apie 10 mln. t per metus.

Natūralu, kad netekus tokio ženklaus krovinių kiekio uosto įmonėms reikės ne vienerių metų perorientuoti veiklą. Persiorientavimas į kitas rinkas taps dar sunkesnis, jei Baltarusija blokuos tranzitą iš kitų šalių (tokių požymių jau yra).

Realu, kad kai kurios įmonės dėl patiriamų neproporcingų veiklos sunkumų netolimoje ateityje bus priverstos tiek taikyti sutartinę *force majeure* nuostatą ir suspenduoti Uosto žemės nuomos mokesčio mokėjimą, tiek mažinti darbuotojų skaičių.

II. Kinijos nepaskelbtų sankcijų Lietuvai pasekmės

Kinijos ekonominį spaudimą verslas patiria jau nuo rugpjūčio. Daugiausia iššūkių kyla lietuviškos kilmės prekių ir krovinių deklaravimui, tačiau su kliūtimis susiduria ir kroviniai, kurie siunčiami į Kiniją iš kitų ES valstybių, jei jose yra lietuvių gamybos detalių.

Verslas pastebi, kad partneriai iš Kinijos vengia bendradarbiauti, atšaukiami užsakymai, atsakoma pratęsti esamus kontraktus bei pradėti naujus, mažinamas lietuviškos produkcijos pardavimas. Kinija taip pat spaudžia tarptautines bendroves, gaminančias Lietuvoje, nutraukti bendradarbiavimą su Lietuva, nes priešingu atveju bus sudaromi sunkumai šių įmonių produkcijos

pateikimui į Kiniją. Siunčiant krovinius iš Kinijos gavėjams Europoje, nurodoma vengti Klaipėdos uosto.

Sunku prognozuoti Kinijos veiksmų poveikį krovinių apyvartai Klaipėdos uoste, tačiau jis neabejotinai bus ženklus, jei tokia padėtis tęsis ir toliau. Didžiausias poveikis bus konteinerių krovai, kuri gali sumažėti daugiau nei 30% ir likti stagnuojanti, taip pat kyla reali grėsmė Klaipėdos kaip paskirstymo uosto („habo“) projektui.

III. COVID-19 pandemijos pasekmės

COVID-19 pandemija sukėlė didžiules neigiamas pasekmes Uoste veikiančioms įmonėms:

- sutriko nusistovėjusių tiekimo ir logistikos grandinių veikla;
- 2021 metais naftos-dujų ir atsinaujinančios energetikos rinkoje pardavimai dėl Covid-19 pandemijos atidėtų užsakymų ir brangstančių žaliavų krito 60%;
- vertinama, kad 2021 metais laivų statybos veiklos pajamos krito apie 30% lyginant su 2020 metais;
- dėl pandemijos sukkelto stipraus žaliavų kainų šuolio (pvz., kai kurie metalai pabrango 2-3 kartus) laivų statybą ir remontą vykdančių įmonių išlaidos reikšmingai išaugo, tai ženkliai padidino savikainą ir sumažino Uoste veikiančių ne krovos įmonių konkurencingumą regione;
- sustabdyta kruizinė laivyba, negalimas turizmas.

IV. Parama nukentėjusiems sektoriams

Norime dar kartą atkreipti dėmesį, kad pandemijos laikotarpiu Europos valstybės finansiškai stengiasi paremti privatų sektorių ne tik nedidindamos mokesčių / įkainių, bet ir suteikdamos subsidijas. Pavyzdžiui, Jungtinė Karalystė investicijoms į laivų statybos infrastruktūrą skyrė 1,4 mlrd. svarų sterlingų, Vokietija gerinant laivų statyklų infrastruktūrą skyrė 193 mln. EUR, dar 570 mln. EUR numato skirti šiais metais. Latvija sumažino krovinių pervežimo kainą, teikiant subsidijas Latvijos geležinkelių infrastruktūrai išlaikyti, ir atsisakė sprendimo didinti uosto žemės nuomos mokesčių. 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Reglamentą (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės (sumažinti mokesčiai už minimalų prieigos paketą ir už prieigą prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, atidėtas jų mokėjimas arba nuo jų atleista).

V. Infrastruktūros valdytojų priimtų sprendimų pasekmės

Lietuvoje 2021 metais buvo priimti sprendimai, ženkliai padidinantys finansinę naštą Uoste veikiančioms įmonėms.

- (i) **Ženkliai padidintas Uosto žemės nuomos mokestis.** 2021-07-21 susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-362 patvirtinus naująjį Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašą nuo 2022-01-01 Uosto žemės nuomos mokestis ženkliai didėja: krovos įmonėms iki **20%**, ne krovos įmonėms – iki **240%**. Jau iki šio padidėjimo Klaipėdos uoste žemės nuomos kaina buvo didesnė nei konkuruojančiuose jūrų uostuose.

Suprantame, kad Uosto žemės nuomos kainos padidinimu siekiama užtikrinti nustatytą¹ 6% kapitalo grąžos (ROE) komercinei veiklai ir 2% kapitalo grąžos (ROE) laivų remonto ir statybos veiklai bei vėjo elektrinių ir jų komponentų gamybai, surinkimui ir (ar) sandėliavimui įvykdymą. Vis

¹ KVJUD finansiniai rodikliai yra numatyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019-01-09 nutarime Nr. 12 „Dėl valstybės valdomų įmonių siektinų pelningumo rodiklių 2019–2021 metams nustatymo“ ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020-12-02 nutarime Nr. 1368 „Dėl specialiojo įpareigojimo valstybės įmonei Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai nustatymo“

tik kapitalo grąžos siekis dabartinėje sudėtingoje situacijoje yra nepateisinamas. Globalaus masto veiksniai jau dabar lemia krovos mažėjimą bei laivų statybos ir remonto paslaugų apimčių ženklių mažėjimą.

- (ii) **Ivestas Krovinių ir prekių informacinės sistemos KIPIS naudojimo mokesčiai.** Nuo 2003 metų LJKKA buvo viena šios sistemos kūrimo iniciatorių ir aktyviai dalyvavo ją kuriant ir tobulinant. LJKKA kartu su kitomis asociacijomis ne kartą pareiškė nepritarimą KIPIS naudojimo apmokestinimui. Muitinės departamentas taip pat nurodė, kad sprendimui dėl KIPIS apmokestinimo nepitaria, nes tai prieštarauja Europos Sąjungos muitų teisės aktams.
- (iii) **Ženkliai padidinti geležinkelių infrastruktūros mokesčiai.** LJKKA savo poziciją dėl AB „LTG Infra“ nustatytų paslaugų „*Naudojimas geležinkelių paslaugų įrenginiui priskirtais privažiuojamaisiais ar jungiamaisiais geležinkelio keliais*“ tarifo padidinimo **261%** ir „*Naudojimas traukinių formavimo ir manevravimo įrenginiais*“ tarifo padidinimo **43%** bei užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą sudarančių tarifų 2018-2021 m. laikotarpiu yra išsamiai raštu išdėčiusi Susisiekimo ministerijai.
- (iv) **AB „LTG Cargo“ taip pat didina paslaugų tarifus.** Įkainiai už krovinių vežimą 2022 m., lyginant su 2021 m., auga **nuo 13 iki 21%**, atsižvelgiant į krovinių vežimo atstumą ir taikomą vežimo schemą. Naudojimosi traukinių formavimo ir manevravimo įrenginiais įkainis išaugo **43%**. Riedmenų varymo LTG Cargo lokomotyvu LTG Cargo priklausančiais privažiuojamaisiais keliais ar viešosios geležinkelių infrastruktūros keliais įkainis 2022 m. išaugo **111%**. LJKKA teikė savo raštišką nuomonę susisiekimo ministerijai ir Lietuvos geležinkeliams. Manome, kad didėjant tarifams yra daroma neigiama įtaka geležinkelių transporto, kaip transporto rūšies, plėtrai ir konkurencingumui.

Lietuvos logistikos ir krovos verslas, kuris efektyvino veiklą ir nedidino tarifų pastaruosius dešimt metų, šiuo metu susiduria su sunkumais dėl susidariusios geopolitinės padėties ir mažėjančių krovos apimčių, tačiau Valstybės palaikymo nesulaukia. Nepagrįstai augantys geležinkelio bei jūrų uosto infrastruktūros valdytojų mokesčiai neigiamai paveiks ne tik transporto ir krovos įmonių veiklą, bet ir visų Lietuvos gamintojų, importuotojų bei eksportuotojų konkurencingumą, todėl turės neigiamos įtakos visai Lietuvos ekonomikai. Siekdami mažinti sąnaudas bei drastiškai nekelti prekių kainų, Lietuvos gamintojai bus priversti keisti prekių ir žaliavų gabenimą kitomis transporto rūšimis ir mažinti arba nutraukti naudojamą Lietuvos geležinkeliais bei Klaipėdos jūrų uosto infrastruktūra ir uosto krovos bendrovių paslaugomis.

Konkuruojantys rytinės Baltijos uostai (galima sakyti ir konkuruojančios šalys) įdėmiai seka vieni kitų veiksmus, politinius įvykius, teisinio reguliavimo pokyčius ir naudojami visomis atsirandančiomis galimybėmis krovinių pritraukimui. Pavyzdžiui, valstybės subsidijų Latvijos geležinkeliams įtaka krovinių gabenimo tarifams sudaro apie 2-3 Eur/t. Atsižvelgiant į tai, kad „LTG Infra“ ir „LTG Cargo“ tarifai ženkliai didinami (kai kurioms paslaugoms - iki 3,4 karto), krovinių gabenimas į Rygos uostą tampa žymiai pigesnis nei į Klaipėdą. Be to, Latvijos uostų kompanijos gali gauti specialios ekonominės (laisvosios) zonos licenciją, pagal kurią suteikiamos mokesčių lengvatos (iki 100% PVM importuojamoms prekėms ir investicijoms, importo mokesčių, akcizo kurui). Akivaizdu, kad Klaipėdos uostas praranda konkurencingumą ir patrauklumą Lietuvos eksportuotojams. **LRS Ekonomikos komitetas atkreipė dėmesį į tai ir suformulavo Susisiekimo ministerijai pavedimą, tačiau jis iki šiol neįvykdytas.**

Viešojo sektoriaus nenoras reaguoti į greitai kintančią situaciją, politikų atsitvėrimas nuo socialinių partnerių, nenoras įsiklausyti į jų nuomonę ir įsivertinti visas galimas politinių sprendimų pasekmes jau daro verslą šių neapgalvotų žingsnių įkaitais ir neigiamai veikia ne tik transporto sektorių, bet ir visą Lietuvos ekonomiką. Dėl to verslo asociacijos ne kartą reiškė susirūpinimą, tačiau į teiktus pasiūlymus nebuvo atsižvelgta.

Pasiūlymai

Atsižvelgiant į aukščiau detalizuotas geopolitines ir ekonomines aplinkybes, siūlome:


1. Svarstant klausimą dėl subsidijų AB „Lietuvos geležinkeliai“ teikimo, užtikrinti ir kitų dėl tos pačios priežasties nukentėjusių įmonių teisėtus lūkesčius ir taip užtikrinti lygiavertes sąlygas rinkoje veikti tiek privačioms, tiek valstybės valdomoms įmonėms.
2. Suspenduoti naujų ar padidintų mokesčių ir įkainių įsigaliojimą bei krovos įsipareigojimų vykdymą bent trejiems metams, t. y. iki 2025-01-01, taip užtikrinant lygiavertes konkurencines sąlygas, kokios yra sudarytos kitų kaimyninių valstybių uostuose, kurie ne didina mokesčius, o atvirkščiai – taiko įvairias finansinės pagalbos priemones ir skiria papildomas lėšas užtikrinti uoste veikiančių įmonių veiklą.
3. Užtikrinti, kad Susisiekimo ministerija įvykdytų priimtus įsipareigojimus suorganizuoti valdžios institucijų diskusiją dėl KIPIS apmokestinimo, įtraukiant į ją ir suinteresuotas asociacijas.
4. Vadovautis LR Seimo ekonomikos komiteto 2021-06-16 posėdžio rekomendacijomis atlikti Klaipėdos uosto ir kitų kaimyninių Europos Sąjungos šalių Baltijos jūros uostuose taikomų rinkliavų, mokesčių ar kitų mokėjimų, mokamų uostuose veikiančių įmonių, jų finansinės naštos lyginamąją analizę.
5. Įpareigoti Susisiekimo ministeriją skubos tvarka atlikti Lietuvos transporto sektoriaus konkurencingumo studiją, kurios rezultatai būtų pagrindas Lietuvos transporto strategijos iki 2050 m. rengimui.
6. Inicijuoti rinkos reguliuotojų bei Konkurencijos Tarybos tyrimus, kurių metu būtų įvertinti geležinkelio paslaugų rinkos įmonių tarifai ir konkurencinė situacija.
7. Koreguoti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatomą siektiną kapitalo grąžą ir kitus Valstybės siekiamus tikslus Valstybės valdomoms įmonėms lūkesčių raštuose, kad jie atitiktų realią situaciją.
8. Atnaujinti Transporto ir tranzito komisijos veiklą, taip pagerinant veiksmų koordinavimą tarp valdžios institucijų ir ryšį su socialiniais partneriais.


Esame pasirengę detaliai aptarti susidariusią situaciją įvairiuose formatuose, ieškant visoms pusėms tinkančių ir geriausių Lietuvai sprendimų.

Pagarbiai


LPK prezidentas
Vidmantas Janulevičius

LVK prezidentas
Andrius Romanovskis


LPPAR prezidentas
Rimas Varkulevičius


LDK prezidentas
Danukas Arlauskas