

AIŠKINAMASIS RAŠTAS PRIE SAVIVALDYBĖS TARYBOS SPRENDIMO „DĖL KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO DIREKCIJOS AKCIJŲ “ PROJEKTO

1. Sprendimo projekto esmė, tikslai ir uždaviniai.

Lietuvos Respublikos Seimas 2021 m. rugsėjo 16 d. priėmė Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimus, ir nuo 2023-01-02 Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija bus pertvarkyta į akcinę bendrovę, kurios visos akcijos nuosavybės teise priklausytų valstybei. Siekiant efektyvios Uosto direkcijos veiklos priežiūros ir valdymo, įstatyme numatyta, kad Uosto direkcijoje turi būti sudaromas kolegialus priežiūros organas – stebėtojų taryba ir kolegialus valdymo organas – valdyba, kurios pirmininkas skiriamas ir Uosto direkcijos vadovu. Paruoštu Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimo projektu siūloma prašyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės skirti 30 % būsimos akcinės bendrovės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcijų Klaipėdos miesto savivaldybei.

2. Kokių rezultatų laukiama.

Baltijos jūros regione išskiriami keletas jūrų uostų valdymo modelių, pirmiausia Hansos miestų tradicijų pagrindu susiformavę valdymo modeliai Vokietijoje ir Danijoje. Kitas – tai skandinaviškas valdysenos modelis, dar vienas valdymo modelių tipas – posovietinės ekonomikos rinkose taikomi dideliu nacionalizavimo lygiu pasižymintys valdymo modeliai.

Skandinavijos šalių jūrų uostų valdymo modeliai pasižymi tuo, kad veikia viešo kapitalo akcinių bendrovių pagrindu, o akcinių bendrovių akcininkais yra savivaldybė ir (ar) savivaldybės valdoma akcinė bendrovė. Švedijos jūrų uostų valdymo modeliuose dominuoja municipalinių uostų tipai, kur valdybą sudaro vyriausybės ir savivaldybės skiriami akcininkai. Suomijos jūrų uostai yra taip pat municipaliniai, kur strateginiame valdymo lygmenyje ypač akcentuojami darnios plėtros ir saugios aplinkos principai, suformuluoti jūrų uosto direkcijos vizijoje ir misijoje.

Danijos jūrų uostų valymo modeliai taip pat pasižymi išskirtinumu. Kopenhagos-Malmės jūrų uostą valdo skandinavų kapitalo įmonė, kurios 50% priklauso Kopenhagos savivaldybei, 23 % – Malmės savivaldybei, 23 % – privataus kapitalo bendrovei. Kitas reikšmingas Danijai Aarhus jūrų uostas priklauso miesto savivaldybei.

Vokietijoje dominuoja municipaliniai-federaliniai jūrų uostų valdymo modeliai. Kylio jūrų uostas 100 % priklauso Kylio miesto savivaldybei. Liubeko jūrų uostą lygiomis dalimis valdo miesto savivaldybė ir federalinė valdžia. Rostoko jūrų uostą valdančios akcinės bendrovės 74,9 % akcijų priklauso miesto savivaldybei, 23,1 % – regiono federaliniai valdžiai.

Lenkijos jūrų uostai (Gdansko, Gdynios Svinouščės, Ščecino) yra viešo kapitalo akcinės bendrovės, kurių savininkai lygiomis dalimis yra vyriausybė ir savivaldybė bei privataus verslo kompanijos.

Apibendrinant galima teigti, kad Baltijos regione veikiančių jūrų uostai veikia viešo (valstybė ir savivaldybė) arba mišraus kapitalo akcinių bendrovių pagrindu. Visur uostų valdyme dalyvauja savivaldybės, išskyrus Rusijos Federacijos ir posovietinių valstybių uostus.

Klaipėdos Valstybinio jūrų uostas yra svarbi miesto dalis, užimanti beveik visą Kuršių marių pakrantę ir daro didžiausią poveikį miesto raidai iš visų kitų mieste esančių objektų. Uosto sausumos plotas sudaro 539 ha., kuris ribojasi su miesto teritorija, dėl to miesto teritorija yra eksploatuojama kaip uosto infrastruktūros dalis. Klaipėdos Valstybinio jūrų uosto direkcija tik nedidele dalimi prisideda prie privažiuojamųjų kelių į uostą remonto finansavimo, didžiausia našta tenka savivaldybei. Klaipėdos miesto savivaldybė neturi galimybės daryti įtaką uosto veiklai, uosto plėtros perspektyvoms, negauna pajamų žemės mokesčio pavidalu už uosto teritoriją. Mieste net buvo susidariusi neįprasta situacija, kai vienu metu buvo rengiami du bendrieji planai: miesto ir uosto, iš kurių aukštesnę galią turi ne miesto bendrasis planas, bet miesto dalies – uosto bendrasis planas.

Klaipėdos miesto savivaldybei tapus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcininke, būtų užtikrintas tiesioginis dalyvavimas uosto valdyme. Tuo būdu būtų užtikrinta darni uosto ir miesto plėtra, kompleksškai sprendžiami miesto ir uosto teritorijų vystymo klausimai, subalansuojant uosto ir miesto interesus. Siūlomi pokyčiai užtikrintų Vyriausybės ir savivaldybės bendradarbiavimą teisėkūros procesuose, susijusiuose su uosto veiklos reglamentavimu. Klaipėdos miesto savivaldybė gautu dividendų, kuriuos galėtų panaudoti ne tik privažiuojamiesiems keliams į uostą, bet ir aplinkosauginiams bei kitiems miestui svarbiems projektams. Už 2020 metus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija valstybei sumokėjo per 25 mln. eurų dividendų.

3. Sprendimo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai.

Nėra

4. Išlaidų sąmatos, skaičiavimai, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai.

Nėra.

5. Lėšų poreikis sprendimo įgyvendinimui.

Nėra.

6. Galimos teigiamos ar neigiamos sprendimo priėmimo pasekmės.

Klaipėdos miesto savivaldybei tapus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos akcininke, būtų užtikrintas tiesioginis dalyvavimas uosto valdyme bei darni miesto ir uosto plėtra. Mokami dividendai į miesto biudžetą.

Neigiamos pasekmės – nėra.

Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos narys

Saulius Budinas