

## **Кузнецов Эдуард Анатольевич**

**менеджер юридического отдела компании "Baltic Kontor" - Lloyd's agency in Latvia,  
адвокат латвийского филиала Приморской коллегии адвокатов адвокатской  
палаты Санкт-Петербурга.**

**конференция**

**«Практика морского бизнеса: делимся опытом»**

**Одесса, 31 мая – 01 июня 2007 г.**

### **ПОРТЫ ЛАТВИИ И ТЕНДЕНЦИИ ИХ РАЗВИТИЯ**

С давних времён Латвия была связана с морем, кораблями и транзитом товаров. Порты Латвии с годами не потеряли своего значения, и сегодня они являются одним из главных элементов в цепочке перевозок, способствуют экономическому развитию не только портовых городов, но и целых регионов.

В Латвии три крупных порта – Рига, Лиепая и Вентспилс, и семь малых портов – Энгуре, Лиелупе, Мэрсрагс, Павилоста, Роя, Салацгрива и Скулте, которые расположены вдоль всей морской границы Латвии.

Крупные порты в основном занимаются обслуживанием транзитных грузов – в них перегружается около 80% перевозимых через Латвию транзитных грузов. Малые порты являются портами местного значения. Они главным образом занимаются отправкой лесоматериалов и приёмом продуктов рыболовства, а в летний сезон функционируют как пристани для яхт.

Для реализации проектов развития порты получают финансирование из государственного бюджета. Но бюджетных средств всегда не хватает, и поэтому порты получают также поддержку Государственной инвестиционной программы в виде дотаций из государственного бюджета и кредитов с поручительством государства. Но самое большое финансирование развития транспортной инфраструктуры в последние годы Латвия получает из фондов Европейского Союза.

С момента вступления Латвии в Европейский Союз стали доступны значительные средства фондов ЕС на развитие транспортной инфраструктуры на основе разработанных инвестиционных проектов и технико-экономического обоснования. Так, **из фонда ISPA**, который был доступен Латвии ещё как стране-кандидату, в период с 2000 до 2006 года Латвии были выделены в среднем около 24 миллионов евро в год, а после 1 мая 2004 года Латвия получает финансирование **из Когезионного фонда** в

размере около 60 миллионов евро в год и из **Фонда Регионального развития Европы (ERAF)** - в размере 30 миллионов евро в год.

В соответствии с указаниями ЕС главной целью, которую необходимо достичь, используя эти средства, является стимулирование сбалансированного развития регионов ЕС. Поэтому предусмотрено вкладывать средства фондов ЕС в проекты, которые способствуют развитию всего государства, интегрируя транспортную инфраструктуру Латвии в общую транспортную систему ЕС. В сфере транспорта, используя финансирование ISPA и Когезионного фонда, поддерживается развитие инфраструктуры, входящей в Транс-европейскую транспортную сеть (TEN-T): главных дорог государственного значения, восточно-западного железнодорожного коридора, маршрута Rail Baltica, трёх крупных портов и аэропортов. Денежные средства ERAF также вкладываются в развитие инфраструктуры вне Транс-европейской транспортной сети.

Еще задолго до вступления Латвии в ЕС, в 1994 году на правительственном уровне была разработана «Программа развития Латвийских портов на период с 1995 по 2010 годы», в которой были поставлены задачи по развитию портов Латвии.

Поддержку развитию портов Латвии оказывают **Совет портов**, который разрабатывает и координирует политику государства в развитии портов, и **Фонд развития портов**.

Согласно «Закону о портах», принятому 23 июня 1994 года, Латвийским Советом портов руководит премьер-министр страны. Членами Латвийского Совета портов являются руководители тех государственных учреждений и учреждений самоуправлений, деятельность которых прямо связана с деятельностью портов.

**Фонд развития портов** является составной частью государственного бюджета. Держателем и распорядителем фонда является Министерство сообщения.

Целью фонда развития портов является реализация совместных проектов портов, управление финансовыми средствами для обеспечения интересов государства в развитии портов и повышения престижа портов Латвии, обеспечение деятельности Совета портов Латвии.

Финансовыми средствами фонда развития портов являются дотация государственного бюджета из общих поступлений, отчисления от портовых взносов, которые образуются взносами управлений портов в доходы государственного бюджета, и пожертвования юридических и физических лиц.

Концепция Латвийского Совета портов такова: средства фонда должны быть использованы с целью развития той государственной системы инфраструктуры, от которой зависит экономическая активность конкретного региона. Инвестиции Фонда главным образом направляются для финансирования строительства водных путей, стройки и поддержания общих гидротехнических построек и навигационного оборудования.

Предварительным условием для получения поддержки Совета портов является участие предпринимателей конкретного порта и местного самоуправления в финансировании проекта. Соблюдение такой политики обеспечило в данный момент инвестиции в развитие, к примеру, малых портов в размере 3,5 (три с половиной) млн. долларов США от частных лиц и 4,6 млн. (четыре целых и шесть десятых миллиона) долларов США от самоуправлений.

Поддержка, оказываемая Фондом развития портов, способствовала инвестициям в порты от частных лиц и самоуправлений, и это обеспечило преобразование в первую очередь малых портов из рыбных портов в многофункциональные порты, которые полностью вливаются в общую транспортную систему Балтийского моря.

Оценивая динамику развития малых портов Латвии, необходимо считаться с исторической реальностью, то есть, с тем, что малые порты Латвии вернулись на международную арену спустя почти 50 лет. В «Законе о портах» улучшению климата инвестиций в малые порты посвящена целая глава, в которой определено увеличивающееся значение частного капитала в менеджменте и управлении портами, чего нет в крупных портах Латвии.

В 2000 году Сейм (Парламент) Латвийской Республики принял «Закон о концессиях», в котором предусмотрена передача государственных объектов инфраструктуры после проведения аукциона или конкурса частным обществам на основе концессионного договора на срок не более 30 лет. Принятие данного закона позволяет дать гарантии частным инвестициям в портах Латвии, таким образом привлекая внимание потенциальных инвесторов.

Вложения со стороны Латвийского фонда портов, правлений малых портов, а также предприятий, ведущих свою деятельность на территории портов, обеспечивают порты Латвии новыми техническими параметрами, которые позволяют принимать и обслуживать суда, используемые в качестве морского транспорта на Балтике.

**Всеи деятельностью портов в Латвии** по Закону о портах руководят Правления порта, которые создаются соответствующей городской думой (муниципалитет), и которые в установленных указанным Законом о портах пределах находятся под надзором Кабинета министров.

Так, Правление Рижского свободного порта состоит из 8 человек: 4 из них – представители Рижской городской думы, 4 – представители министерств сообщения, экономики, финансов, и охраны природы.

Правление портом выполняет следующие основные функции государственного управления:

- устанавливает портовые сборы и обеспечивает их взимание,
- взимание арендной платы (платы за наем),
- устанавливает охранный и пропускной режимы в порту,
- контролирует защиту территории порта от загрязнения,
- устанавливает выполнение требований Международного кодекса защиты оборудования судов и портов (ISPS) и контролирует деятельность размещенных на территории порта организаций в соответствии с планами защиты оборудования портов.
- разрабатывает проект программы развития порта в соответствии с концепцией развития портов Латвии и программой развития и территориальным планированием соответствующего самоуправления,
- осуществляет ведение хозяйства, находящегося в собственности порта, или переданной во владение собственности - гидротехнических сооружений, причалов, судоходных путей, навигационного оборудования и устройств в порту, акваторий и навигационных устройств, а также связанной с деятельностью порта инфраструктуры,
- организует застройку порта и строительство связанной с деятельностью порта инфраструктуры на территории порта,
- заключает договоры с коммерческими обществами об их деятельности в порту в целях обеспечения и совершенствования комплекса услуг порта,
- в пределах своей компетенции распоряжается землей порта, обеспечивает содержание и развитие находящейся в его собственности или переданной в его владение инфраструктуры, а также участвует в развитии связанной с деятельностью порта инфраструктуры.
- В *частных портах* порядок управления устанавливается собственником порта, а безопасность судоходства обеспечивается службой капитана порта.

Хотя в Законе о портах упоминается понятие «частный порт», на практике таковых в Латвии еще не существует.

Все порты являются самостоятельными юридическими лицами, в которых 50% долей принадлежит государству, а 50% долей – местному самоуправлению.

**Финансовые средства управления порта** образуют:

- отчисления от портовых сборов;
- арендная плата за землю;
- арендная плата (плата за наем) за отдачу в аренду (внаем) недвижимой собственности, переданной во владение управлению порта;

- инвестиции;
- плата за услуги, оказанные управлением порта.

В портах Латвии на практике применяется несколько моделей привлечения частных инвестиций. Примеры основных из них:

- частные инвестиции в частные структуры, работающие в порту. Частная фирма арендует, к примеру, на территории порта причал и складские помещения, и инвестирует свои средства в развитие причала, прилегающей территории и складов. При этом порту оплачивается арендная плата
- Правление порта построило причал и производственные помещения на нем, и сдает их в аренду. При этом арендная плата арендатору устанавливается повышенная для погашения вложений управления порта
- Возможность выкупа частной компанией арендуемого недвижимого имущества на территории порта.

Финансовые средства управления порта используются с соблюдением принципов неприбыльной организации: имеющиеся в распоряжении правления порта финансовые средства могут быть направлены лишь на хозяйственное использование и развитие порта и его инфраструктуры. Правление порта не имеет права участвовать своими финансовыми средствами в коммерческой деятельности за пределами территории порта.

**Коммерческая деятельность в порту** осуществляется в соответствии с действующими законами, портовыми правилами и на основании договора, заключенного между правлением порта и соответствующим предпринимателем.

Правление порта при заключении договоров о коммерческой деятельности в порту соблюдает предварительное условие о том, что учредители и участники коммерческого общества должны иметь хорошую репутацию и стабильное финансовое положение.

Коммерческие общества, осуществляющие на территории порта коммерческую деятельность, основным направлением которой является ремонт судов или строительство судов, могут получить скидки по подоходному налогу с предприятий в порядке, установленном Законом "О подоходном налоге с предприятий".

Коммерческие предприятия, работающие на территориях порта, свободны в осуществлении своей коммерческой деятельности, если она не противоречит договору с правлением порта, действующим законам и правилам порта. Правление порта, например, не вправе навязывать стивидорным или агентствующим компаниям применяемые ими тарифные ставки.

В то же время существуют **ограничения хозяйственной деятельности**, прямо установленные в правилах того или иного порта.

Так, например, в Правилах Рижского свободного порта указаны следующие услуги, предельные тарифы на которые определяет Правление порта:

- использование буксиров
- использование плавсредств порта
- услуги пожарников
- сбор загрязненной воды и отходов
- обеспечение питьевой водой (судов на рейде, с берегового причала, при помощи плавсредств порта).

Кроме того, ограничения хозяйственной деятельности касаются использования недвижимости порта:

- Отдача сданной в аренду управлением порта земли далее в субаренду допускается исключительно с разрешения управления соответствующего порта.
- Преимущественное право на покупку земли и другой недвижимой собственности на территории порта независимо от ее принадлежности имеет самоуправление в лице управления порта. На территории Рижского порта преимущественное право на покупку земли и другой недвижимой собственности имеет управление Рижского порта.

В Латвии исторически сложилось так, что земля вокруг портов принадлежала частным собственникам. Со временем территории портов расширялись, и управления портов были вынуждены или выкупать прилегающую землю у частных, или брать ее в аренду. И в ситуации, если частный собственник земли, используемой портом, хочет ее продать, то продать ее другому частнику он не может. Местное самоуправление в лице управления порта имеет преимущественное право на покупку этой земли.

- Землепользователи, которые во время земельной реформы получили на территории порта в постоянное пользование землю, не вправе получить ее в собственность за плату. В данном случае землепользователям гарантируется право заключения договоров аренды земли с управлением порта.

Управлению порта разрешается давать поручительства или отдавать в залог в пользу третьего лица находящуюся в его собственности землю и другую недвижимую собственность, которая находится на территории порта, а переданную во владение государственную землю или землю самоуправления и другую недвижимую собственность - только по согласованию с министром финансов, если земля или другая недвижимая собственность принадлежит государству, или с соответствующим самоуправлением, если земля или другая недвижимая собственность принадлежит самоуправлению

### **Недвижимая собственность в порту**

Сухопутная часть территории порта может являться собственностью государства, самоуправления, иного юридического либо физического лица.

Часть внутренних вод порта является государственной собственностью.

Правление порта принадлежащую государству или самоуправлению землю может отдать внаем или в аренду либо обременить ее для строительства зданий и сооружений, наземных и подземных коммуникаций или осуществления иной хозяйственной деятельности, особенно в отношении права пользования или строительного пользования. Правление порта в этих сделках действует от имени собственников земли.

Срок договоров аренды и найма земли порта не должен превышать 45 лет, кроме случая, если объем запланированных для порта и вложенных в запланированный срок инвестиций превышает 50 миллионов латов (90 миллионов US\$). Размер платы за аренду земли порта в каждом порту устанавливается правлением порта.

**Специфика предпринимательской деятельности на территории Рижского Свободного порта** – предпринимательскую деятельность на территории Рижского Свободного порта могут осуществлять лицензированные предпринимательские общества, а также предприятия, не имеющие разрешения на осуществление предпринимательской деятельности в режиме свободной зоны. На сегодняшний день из примерно 70 частных компаний, работающих в Рижском Свободном порту, только 25 имеют лицензии для работы в режиме свободной экономической зоны.

**Термин “Свободный порт”** обозначает порт, в котором, в соответствии с законом предоставляются налоговые льготы работающим в порту предприятиям и фирмам. Предприятия, которые работают в свободных портах и свободных экономических зонах, получают не только таможенную, акцизную ставку и процентную ставку НДС, равную нулю, но и скидку до 80% с подоходного налога предприятия и налога на недвижимость.

Таможенные льготы применяются к предприятиям, заключившим с Управлением порта договор о предпринимательской деятельности в режиме свободной зоны и получившим разрешение на осуществление такой деятельности.

Территории таких предприятий являются свободными зонами.

Ввозить товары в имеющиеся в Свободном порту свободные зоны с остальной таможенной территории Латвийской Республики и вывозить их из упомянутых зон на остальную таможенную территорию Латвийской Республики разрешается только через таможенные пограничные пропускные пункты в порядке, предусмотренном законами.

Услуги по погрузке, доставке, хранению, обработке грузов в режиме свободной зоны оказывают предприятия, зарегистрированные в Латвийской Республике, заключившие договор о предпринимательской деятельности в режиме свободной зоны и получившие разрешение правления порта на осуществление такой деятельности.

Предприятия, не заключившие с правлением порта договор о предпринимательской деятельности в режиме свободной зоны, могут осуществлять предпринимательскую деятельность на территории Свободного порта без установленных для лицензированных предпринимательских обществ льгот и с подчинением контролю правления порта в пределах его компетенции. Упомянутые предприятия не имеют права осуществлять предпринимательскую деятельность на территориях свободных зон.

### **Условия применения режима Свободного порта**

Режим свободной зоны применяется только к таким предприятиям, территория которых в Свободном порту отграничена и обеспечена соответственно оборудованными одним или несколькими таможенными пограничными пропускными пунктами и охраной, которая следит за тем, чтобы движение товаров и лиц на территорию лицензированного предпринимательского общества и с нее соответствовало таможенным требованиям. Каждое лицензированное предпринимательское общество обеспечивает охрану своей территории.

Претендовать на заключение договора и получение разрешения имеет право предприятие, которое уже учреждено в Свободном порту или будет учреждено в будущем, если 1) профиль деятельности и перспектива развития предприятия соответствуют программе развития Свободного порта, утвержденной правлением порта;

2) учредители предпринимательского общества должны иметь хорошую репутацию, стабильное финансовое положение и опыт в сфере предпринимательской деятельности.

Договор о предпринимательской деятельности в Свободном порту может быть заключен по нескольким видам деятельности, заключается на срок не менее пяти лет и является основанием для выдачи разрешения на осуществление предпринимательской деятельности в Свободном порту. Разрешение выдается на срок договора после проверки готовности предприятия к деятельности в Свободном порту.

Порты в Риге и в Вентспилсе действуют как свободные экономические зоны уже почти 10 лет, а Лиепайский порт является составной частью Лиепайской Специальной экономической зоны (СЭЗ). Принимая во внимание, что в свободных портах и СЭЗ Латвии имеются значительные незастроенные территории, свободные порты и СЭЗ

Латвии на данный момент активно работают над проектами инвестиций, связанными со строительством и развитием индустриальных парков, привлекая инвестиции, увеличивая добавленную стоимость, развивая производство и увеличивая спектр предоставляемых услуг.

Один из таких проектов осуществляется в крупнейшем порту Латвии – Рижском Свободном порту<sup>1</sup>:

### **PLAN THE CITY WITH THE PORT**

В Риге незастроенные территории вызывают огромный интерес - выгодное расположение, большие земельные участки, непосредственная близость к морю или другому водному потоку - все эти факторы создают прекрасную основу для дальнейшего развития. В долгосрочной перспективе Рига как город-порт имеет возможность создать на таких местах высококачественное жилье, общественные здания и зоны отдыха, которые, безусловно, смогут привлечь в центр города новые категории жителей. Более того, благоустройство этих заброшенных зон поможет городу-порту значительно улучшить свой имидж, который, к сожалению, иногда оставляет желать лучшего, а также улучшить свою конкурентоспособность в связи с привлечением частных инвесторов.

В Рижском порту, помимо проекта «Город-порт», описанного выше, разработаны и работают еще несколько проектов, например,

### **DaGoB**

Цель проекта „Безопасные и надежные цепи транспортировки опасных грузов в Балтийском море” (DaGoB) - улучшение сотрудничества между государственными и частными структурами в области транспортировки опасных грузов (DG) в регионе Балтийского моря путем объединения заинтересованных сторон на самых разных уровнях, предоставления последней информации по грузопотокам, эффективности цепи поставки и связанным с транспортировкой опасных грузов рискам.

### **PORT- NET**

Цель проекта PORT-NET – определить и решить основные задачи, которые стоят перед портами Европы для создания наиболее эффективных исполнительных структур и мощностей для достижения максимальной региональной интеграции портов. Для осуществления данных задач партнеры по проекту организуют в своих странах

---

<sup>1</sup> До 80% грузооборота Рижского свободного порта составляют транзитные грузы, направляемые в страны СНГ или получаемые из них.

В Рижском Свободном порту действуют 31 стивидорные компании и 39 компании по агентированию судов.

Основные грузы в Рижском Свободном порту составляют контейнеры, различные металлы, древесина, уголь, минеральные удобрения, химические грузы, нефтепродукты и пищевые продукты.

Число обслуженных судов за 12 месяцев 2006 года – 3 648. Рижский свободный порт может принимать суда с осадкой до 12,5 м

многочисленные семинары, лекции и обмен опытом для распространения «лучшей практики», а также проводят исследования и привлекают экспертов со стороны.

Кузнецов Эдуард Анатольевич  
Менеджер юридического отдела  
Компании "Baltic Kontor" – агенства Ллойда в Латвии  
Телефон: +371-7-501827  
Факс: +371-7-5012822

e-mail: [eklaw@bk.lv](mailto:eklaw@bk.lv)