

**ЕС И РОССИЯ В 2007 ГОДУ:
ДОГОВАРИВАЯСЬ О НОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ**

25 – 26 мая 2007 года
Maritim Park Hotel, Рига, Латвия

Доклады участников

Андрис Малдупс, Директор департамента транзита Министерства Сообщений ЛР
(Латвия)

Андрис Малдупс: «Доброе утро, дамы и господа, уважаемые коллеги! Мое выступление будет в двух частях. В первой части выступления я уделю внимание латвийскому транспортному сектору, как он развивается, какие проблемы, какие приоритеты, какие задачи ставим и как стараемся улучшить свою конкурентоспособность. А вторая часть – все-таки вчерашние выступления Форума подтверждают, что диалог между Россией, Европейским союзом, в том числе и Латвией очень важен. И сотрудничество между нашими странами для Латвии, особенно в транзитном секторе, просто необходимо. Поэтому может быть вторая часть будет немного пессимистичней, но попробую продемонстрировать свое мнение и свое понимание о сотрудничестве, какое оно у нас есть, и каким мы бы хотели его видеть.

Обычно на похожих мероприятиях я стараюсь не говорить о политике, а просто говорим о том, что Латвия является страной транзита, страной, у которой порты, которая старается быть серьезным узлом транзитных потоков между Востоком и Западом; обрабатывать, и предлагать свои услуги, как для импорта, так и для экспорта в Европейский союз. На сегодняшний день наш приоритет связан с контейнерными перевозками с привлечением грузов с Дальнего Востока, с Азии, со Средней Азии, в том числе, Казахстана. На этой карте видны сравнения существующих коридоров, где синей полосой показано, над чем мы работаем больше всего сегодня, т.е. привлечение грузов с северо-запада Китая. Мы стараемся изучить этот регион, что там производится, куда экспортируется, какими путями и какие партнеры работают в этом коридоре. Так же и в Казахстане, и в России. Важно упомянуть, что коридор между латвийскими портами и Москвой наконец-то официально отмечен в карте Европейского союза с запредельными странами, как одна из приоритетных осей. Довольно много говорить о том, как ее дальше развивать, какие приоритеты у одной и у другой стороны – членов этого коридора. Сектор логистики в Латвии очень важен, инфраструктура у нас была подготовлена, как раз большинство для транзитных потоков и именно через латвийские порты. На транзит приходится примерно 90% оборота груза в портах, 75% груза, перевезенного по железной дороге, это транзитные грузы. Доля транзита в ВВП примерно 5-7% - это очень важные цифры для экономики Латвии. Свободные порты и специальные экономические зоны – это статус, который дает предприятиям некоторые преимущества в налоговой сфере, т.е. 80-100% скидки на налог на недвижимость и подоходный налог с предприятий, нулевая ставка на НДС, на товары и услуги, произведенные в свободных портах и специальных экономических зонах; освобождение от НДС, акцизного налога и таможенной пошлины на импорт для компаний, которые работают в свободных портах и специальных экономических зонах. Также и некоторые другие преимущества.

Порты предлагают разные услуги, практически все возможные и нужные в этом регионе. На конкретном примере инвестиций, тоже традиционно мы повторяем: инвестируя в какой-то терминал в свободной зоне... например, инвестируя 10 млн. в какой-либо валюте, в сравнении процентов можно сэкономить до 111 тыс. денежных единиц по сравнению с инвестированием на обычной территории Латвии. Грузооборот в Латвийских портах медленно рос, но в прошлом году наблюдается спад, на

сегодняшний день спад немного продолжается – к сожалению, такая реалья существует на сегодняшний день.

Вентспилский порт больше занимается нефтепродуктами. Структура грузов в Вентспилском порту – это другие грузы: минеральные удобрения, уголь. Это, на сегодняшний день стратегические грузы. Говоря о Вентспилском порте, всегда надо отметить глубины: для наливных грузов – 17,5 метров; для сыпучих, сухих и прочих грузов – до 15,5 метров. Одни из важнейших проектов последних лет – это Вентспилский зерновой терминал, Балтийский терминал соков и новый терминал для обработки рыбы. Свои приоритеты Вентспилский порт обозначил – удержать и укрепить позиции порта на рынке наливных и насыпных грузов, развить новые виды товаров – контейнерные и РоРо грузы, развить индустриальные территории Вентспилского порта, создать новые терминалы для других грузов.

Рижский порт. Большинство грузов, к сожалению, это уголь, который занимает уже почти половину грузооборота в рижском порту, потом нефтепродукты, лесоматериалы и другие грузы. Контейнерный оборот в Рижском порту медленно приростает, но, к сожалению, не так быстро, как мы хотели бы. Есть там, конечно, и новые проекты, и новые возможности, и новые инвесторы появились, которые собираются развивать новый контейнерный терминал в Рижском порту. Также там есть инвесторы и из России. Планы развития Рижского свободного порта – углубление главного судоходного канала до 17 метров, строительство новых подъездных путей, модернизация, усовершенствование подъездной дорожной сети, увеличение производства складов и региональных инвестиционных центров на свободной территории, строительство нового терминала генеральных грузов на Мангальсала.

Грузооборот в Лиепайском порту самый меньший из наших трех больших портов, и половину его составляют другие грузы, а специализация – это нефтепродукты, металл. Металл, который связан с местным металлургическим комбинатом «Лиепаяс Металургс», а также лесоматериалы. Начинают появляться и контейнеры. К сожалению, Лиепая потеряла РоРо грузы в результате конкуренции с Вентспилсом. Планы развития Лиепайской свободно-экономической зоны – развитие и усовершенствование инфраструктуры порта, строительство терминала наливных грузов, разработка технического проекта комбинированного терминала генеральных и контейнерных грузов. Общая протяженность береговой линии составляет 690 метров и общая площадь территории более 20 га. Можно отметить, что в сфере контейнеров, большая площадь в Лиепайском порту существует свободно, и уже появился интерес, инвесторы из Ирландии, которые рассматривают возможности развития контейнерного терминала в Лиепае.

Всем ясно, что мы потеряли уже довольно большую часть российского экспорта, российских энергоресурсов, особенно металлы, и, наверное, продолжаем их терять, к сожалению, потому что Россия все-таки имеет свою политику насчет ориентации грузопотоков.

В такой ситуации мы должны искать новые возможности, и ничего другого пока правительство не может сделать, как только улучшать среду предпринимателей. Одна из сфер улучшения среды предпринимателей для логистического сектора – это таможенные и налоговые дела и возможности. По этой причине мы очень тесно работаем с Ассоциацией логистики, и таможенные брокеры разработали некоторые предложения, некоторые из них одобрены правительством. Есть и такая возможность, как выпуск товаров для свободного обращения в Латвии, уплачивая только лишь таможенную пошлину. Суть этого в том, что, если идет большой грузопоток по суше из России или из Китая в Европейский союз, то их можно просто привезти в латвийские склады, выпустить в свободное обращение, т.е. потом торговать по всему Европейскому союзу, не выплачивая налога на добавленную стоимость. Таким образом, сэкономить 18-21% от стоимости грузов, которые надо было бы уплатить в любом другом варианте,

когда импортируется груз. Это довольно большие «замороженные» деньги, с которыми через Латвию можно легче работать.

Что мы еще предлагаем... Например, для Китая - это услуги сборки товара. Если импортируется, например, велосипед в Европейский союз, таможенная пошлина 15%, а если импортируются составные части этого велосипеда, то только 5%. Рассчитывая расходы на сборку, примерно 3-5% от стоимости товара, т.е. можно сэкономить примерно 5-7% от стоимости товара. Для оптовых продавцов это уже хорошая прибыль, по сравнению с вариантом, когда привозится целый велосипед через, скажем, Гамбург на Европейский рынок. Есть уже практический пример. Создается завод грузовиков ЗИЛ в Елгаве, т.е. есть варианты выхода на Европейский рынок через Латвию.

Экспорт из Европейского союза в Россию или другие страны СНГ – тоже важный момент для импортеров этих стран. Важно, чтобы можно было привести груз в больших количествах вблизи границ, сгружать, а склады, делить на конкретные порции товаров для конкретных получателей в этих странах, и можно было проводить сделки купли-продажи на этих складах, не уплачивая НДС. Это возможно, а дальше груз вывозится транзитной процедурой и все. Похожая ситуация и в сфере транзита через Латвию.

Хороший пример последних лет – это контейнерный поезд «Балтика Транзит», который сейчас регулярно курсирует и постоянно увеличивает объем своих грузооборотов. Это поезд, идущий в Казахстан, и наша следующая задача – вместе с партнерами в Казахстане и России обеспечить грузопоток в обратном направлении. У нас осталось очень мало времени. Здесь у нас обозначены места для логистических центров в латвийских портах и главных пересечений железных дорог. Есть конкретный пример - проект развития нового логистического центра в Екабпилсе. Там ребята работают очень тесно с Казахстаном – они работают и в Казахстане, и разрабатывают проект логистического центра на границе Казахстана с Россией, на казахстанской части. Это переход в скале Озинки.

Хочу все же немного затронуть вопросы сотрудничества. Как на сегодняшний день это у нас получается. Тарифы на железных дорогах в России все-таки очень явно показывают эту разницу. Если с Новорославской станции до Санкт-Петербурга 834 км, ставка 18 долларов, то почти такая же дистанция до границы Латвии и 46 долларов. Это в два с половиной раза больше. Как грузовладелец может выбрать направление Латвии, если он должен платить в 2,5 раза больше? Хотя интерес в использовании латвийских портов есть.

Другой пример, в начале этого года – это приказ Министерства транспорта Российской Федерации, который определяет сквозные специальные ставки на контейнеры по конкретным коридорам: 450 долларов на двадцатифутовые и 900 долларов на сорокафутовые контейнеры. Также все направления есть, кроме Балтийских стран. Или забыли, или просто такая политика, которая все время отталкивает Балтийские страны. Господин Левитин совсем недавно подписал договор (точно не знаю, как этот документ называется), согласились с министром железных дорог Китая о развитии перевозок по Транссибирской магистрали тоже только в сторону Усть-Луги. Реальная ситуация на нашей границе и приграничных территориях примерно такова: очереди стоят огромные, больше 40 км. Надо их решать, а решение находится очень-очень медленно. В принципе, мы больше говорим, чем достигаем каких-то серьезных договоренностей. Вице-премьер России Сергей Иванов в начале этой недели заявил: «Мы реализовали несколько мероприятий для улучшения и увеличения мощности в портах Усть-Луга, Приморск, Высоцк. Таким образом, у нас рядом с Санкт-Петербургом создается достаточно поровых мощностей, и у нас будет возможность спокойно, планированно, без ажиотажа уменьшить грузопоток через Балтийские страны. Мы планируем придерживаться этой стратегии». Дальше господин Калюжный в интервью тоже говорит о том, что интерес России в Латвии в сфере транзита есть.

И я хочу закончить это выступление предложением, чтобы все-таки за эти четыре часа, которые у нас сегодня есть, определить, какой же интерес России в Латвии в сфере транзита, и что еще требуется от латвийских транспортников, чтобы этот интерес реализовать, чтобы сделать наш транзитный коридор более привлекательным для российских грузовладельцев. Спасибо за внимание».