

Тернистый путь СЭЗ в Балтийских странах

Ольга ПАВУК, д-р экономики, главный редактор журнала «Балтийский курс». Специально для «Транспорта РФ»

В России обсуждаются поправки в закон «Об особых экономических зонах (ОЭЗ)» в части их создания в морских портах и аэропортах. В Балтийских странах свободные зоны во всех крупных портах и других регионах были открыты еще в середине 90-х годов. Путь к их созданию был тернистым. И все же по прошествии первых десяти лет можно подвести некоторые итоги.

Модели управления

В Балтийских странах, как и в других регионах мира, используются различные модели управления свободными зонами.

Один из вариантов — акционерные общества с государственным капиталом. Однако размеры государственной доли в управляемом акционерном обществе в каждой из балтийских свободных зон различаются.

В Литве в таких акционерных обществах не менее 51% капитала принадлежит частным юридическим и физическим лицам. Остальные акции распределяются между органами самоуправления и государства. Так, Клайпедской свободной экономической зоной управляет АО Klaipeda Development Group, поначалу более 50% акций которой принадлежало американской компании Baltic Fund. Шауляйской свободной экономической зоной управляло АО Siauliu Skrydis, в котором государству принадлежало 1,3 млн. акций Шауляйской авиационной компании (1 акция = LTL10). В настоящее время

принят закон о ликвидации Шауляйской СЭЗ.

Резекненской специальной экономической зоной в Латвии управляет бесприбыльное акционерное общество, более половины акций которого должно находиться в руках государства или органов самоуправления, остальные — принадлежать предпринимательским структурам города.

Другая модель управления свободной зоной — государственная институция. Специальной экономической зоной в Лиепае руководит Управление, назначаемое кабинетом министров сроком на 5 лет. В него поровну входят представители государства (от Минэкономики, Минфина и Министерства сообщений), городской Думы и предпринимателей, работающих в зоне.

Высший руководящий орган Вентспилского свободного порта — Управление — юридическое лицо, имеющее те же таможенные льготы, что и лицензированные предпринимательские общества на территории свободного порта. Управляющего Вентспилским свободным портом назначает министр

сообщений. Рижским свободным портом руководит Управление, председателем совета порта является председатель Рижской думы. В состав правления входят представители министерств, ведомств и Думы.

В Эстонии управление свободными таможенными зонами осуществляют владельцы их территорий. К примеру, одной из пяти таможенных зон порта Мууга — MGT — управляет ее владелец, фирма Worldwide Cargo Establishment. СЭЗ в порту Силламяэ управляет АО Silmet Grup.

Об опыте работы СЭЗ в трех Балтийских странах и пойдет речь ниже.

Латвийские СЭЗ уравняли в правах

Законы разной направленности предполагали различия в подходах к деятельности свободных зон в Латвии. В свободных портах действовал беспощинный режим для транзитных товаров, а в специальных свободных зонах помимо таможенных льгот предусматривался ряд льгот для инвесторов, ведущих деятельность на предприятиях зоны. Имели место и другие различия в законодательствах свободных зон разного типа.

После того как Латвийское государство взяло курс на вступление в Европейский Союз, от ЕС последовали претензии по поводу неравноправного законодательства о свободных зонах. Евросоюз порекомендовал унифицировать законы, регламентирующие предпринимательскую деятельность в странах-кандидатах, в том числе привести законы о свободных зонах и свободных портах в соответствие с законодательством ЕС.

Минфин, выступавший за изменение законодательства о СЭЗ, отмечал, что госбюджет 1998 года из-за льгот в свободных экономических зонах недополучил примерно 40 млн. латов, в том числе около 30 млн. латов от предприятий Вентспилса.

Аргументы ЕС и свободных портов привели к тому, что свободные зоны в Латвии уравнили в правах. Согласно новому закону «О применении налогов в свободных портах и специальных экономических зонах» с 1 января 2002 года



Порт в Риге

для всех свободных зон применяются единые налоговые скидки. Изменения касаются лицензированных предприятий, которые заключили договор о предпринимательской деятельности на территории свободной зоны. Закон устанавливает порядок применения скидок прямых налогов (таможенный, на природные ресурсы, акцизный и на добавленную стоимость), а также косвенных налогов (подходный налог предприятий и налог на недвижимое имущество), применяемых к лицензированным предприятиям на территориях свободных портов и специальных экономических зон.

Общества капитала, получившие в Латвии статус «предприятия свободной зоны», имеют право на следующие прямые и косвенные налоговые льготы:

- 80% — скидка на подходный налог с предприятий;
- 80–100% — скидка на налог на недвижимость собственности;
- 0% — ставка налога на добавленную стоимость;
- освобождение от таможенных пошлин и акцизного налога.

Впоследствии были учтены установки ЕС касательно единого срока действия для всех свободных зон — до 2017 года, вне зависимости от уровня развития региона (первоначально для Лиепая и Резекне установлен срок действия зоны — 30 лет, а для портов Риги и Вентспилса — 20 лет).

С 1 января 2007 года в этот закон внесен ряд изменений, связанных с требованиями ЕС. В том числе пункт 4 дополнен четвертой частью (4) о неприменении льгот по прямым налогам к обществам капитала, предоставляющим транспортные услуги на всех ви-

дах транспорта (морского, воздушного, наземного, железнодорожного, городского, речного, комбинированного). Льготы по прямым налогам применяются для обеспечения всех портовых услуг, в том числе транспортных (лоцманских, буксировочных, стивидорских и других). Льготы не применяются также к предприятиям, производящим сталь, синтетические волокна, сельхозпродукты (за исключением молочных) и разводящим рыбу, каменноугольным, судостроительным и судоремонтным.

Лиепая вышла из депрессии

Лиепайская СЭЗ была создана по инициативе крупнейших в городе предприятий, которые удалось сохранить после приватизации. Прежде всего, Liepajas Metalurgs (металлы) и Lauma (текстиль), работавших в основном на экспорт (сегодня оба предприятия вышли из СЭЗ).

Лиепая, экономика которой находилась в состоянии депрессии после ухода военных моряков, остро нуждалась в инвестициях. Военный порт было необходимо переориентировать на гражданские грузы. Уже в первые годы предприятия, получившие статус СЭЗ, показывали более динамичный рост. Зарплаты работников на них росли быстрее, чем в среднем по городу. Объемы перевалки грузов в порту с момента образования СЭЗ выросли в 8 раз, находясь в пределах 4–4,5 млн. тонн в год. Общая сумма инвестиций в предприятия СЭЗ составила 89 млн. латов, в том числе в современные технологии — более 41 млн. Средства в реконструкцию вкладывают преимущественно компании, входящие в СЭЗ. Используются также деньги из евфондов.

Оборот группы предприятий, работающих в Лиепайской СЭЗ, за 2006 год составил 83,01 млн. латов, превысив показатель 2005 года на 15,3%. СЭЗ экспортировала продукцию на 41,14 млн. латов. Статус Лиепайской СЭЗ утвержден за 36 компаниями (в 2005 году — 31), где в 2006 году был занят 2221 человек — на 496 больше, чем годом ранее. К сожалению, в 2006 году Лиепайский порт снизил обороты. Как считают в Лиепайской СЭЗ, дальнейшему развитию мешает то, что порт фактически работает только в одном направлении, переваливая грузы, поступающие с востока, в первую очередь российские и белорусские. А движение в обратном направлении минимальное.

По оценкам экспертов журнала Lloyds'Registers, Лиепайский порт имеет перспективы для перевозки контейнерных грузов. Группа компаний Containerships запустила в начале октября новый контейнерный поезд по маршруту Лиепая (Латвия) — Москва, который будет перевозить 45-футовые (22-тонные) контейнеры. Этот проект поддерживается латвийским и российским Министерством транспорта. Обслуживать его будут национальные железнодорожные операторы — Latvijas Dzelzscels и «ТрансКонтейнер». По информации Минсообщений Латвии, в начале октября в Лиепае начались переговоры о строительстве контейнерного терминала.

Активно развивается Лиепайский международный аэропорт. С 2007 года он работает круглый год.

Вентспилсу досталось неплохое наследство

В отличие от Лиепая Вентспилскому свободному порту досталось неплохое наследство. Именно здесь завершалась труба советского нефтепровода и были построены специализированные нефтетерминалы, а также терминалы по перевалке минеральных удобрений. Однако после того, как Россия перекрыла нефтяной кран, грузооборот порта упал с 34,76 млн. тонн в 2000 году до 29,06 млн. тонн в 2006-м. Снижение грузооборота ударило, прежде всего, по карману портовиков, средняя зарплата за четыре года (2000–2004 гг.) сократилась с 420 до 371 лата.

В 2007 году Вентспилс планирует сохранить оборот на уровне предыдущего года. За первое полугодие порт перевалил 16,1 млн. тонн грузов, оттянув часть нефтепродуктов от Таллинского порта.



Порт в Таллине

Налоговыми льготами в Вентспилском свободном порту пользуются 19 коммерческих обществ.

Для привлечения новых грузопотоков Управление ВСП инвестирует собственный капитал и привлекает финансовые средства из фондов ЕС как в развитие и модернизацию существующей портовой инфраструктуры, так и в строительство новых объектов. В 2006 году построены причалы для приема судов и погрузки в них зерна и сокового концентрата, а также подъездные железнодорожные и автомобильные пути к ним. Активно ведутся проектные работы по созданию специализированного угольного терминала. Как рассказал директор по маркетингу Вентспилского свободного порта (ВСП) Игорь Удодов, в рамках проекта Европейского фонда Кохезии «Реконструкция подъездных путей к терминалам Вентспилского порта» строится новый паромный терминал, первая очередь которого длиной 140 м будет сдана в эксплуатацию в конце 2007 года, вторая очередь длиной 167 м — еще через семь месяцев. Этот миллионный проект будет оплачен из структурных фондов ЕС. На реализацию инвестиционной программы в 2007–2008 годах планируется привлечь кредитные средства в размере 13 001 874 лата (18,5 млн. евро).

Динамично развивается Вентспилская промышленно-индустриальная зона, сконцентрированная главным образом на производстве продукции с высокой добавленной стоимостью. Строятся новые производства, и начинают работать новые предприятия в разных отраслях, таких как деревообработка, машиностроение, производство пластика и др.

В конце 2006 года было открыто здание Вентспилского парка высоких технологий, получившего поддержку PHARE. Парк обеспечивает инфраструктуру и услуги таким предприятиям, как SIA Ventspils Elektronikas Fabrika, SIA Inspecta Latvia, филиалу SIA Siemens и др. Все предприятия ВСП работают в режиме свободной экономической зоны, что означает налоговые льготы и другие преимущества, предоставляемые портом.

Рига хочет стать логистическим центром

У Рижского свободного порта, претендующего на звание логистического центра Балтии, большие планы. Сейчас в порту работают около 5000 рижан. Кроме того, деятельность еще около 20 000 человек непосредствен-



Порт в Лиепая

но связана с Рижским свободным портом. Однако пока в порту много незанятых площадей, для его развития нужны большие инвестиции и упорядочение управления.

Несмотря на огромную конкуренцию в регионе Балтийского моря, и не только, в последние годы в порту наблюдается положительная динамика роста грузооборота. По росту объемов грузооборота Рига — третий порт в регионе (после Приморска и Клайпеды) и единственный в своей стране, показавший в 2006 году рост (25,3 млн. тонн + 3,8%). Прирост наливных грузов в 2006 году — 42,6%. И все же в первом полугодии 2007 года грузооборот порта сократился на 2% (по сравнению с тем же периодом 2006 года), в основном за счет сокращения насыпных грузов.

80% грузового оборота Рижского порта составляют транзитные группы грузов в направлении в/из СНГ. Успешная работа Рижского порта сегодня в большой степени зависит от кузбасского угля и российских нефтепродуктов.

Порт ведет работу по привлечению российских стратегических инвесторов в развитие транспортно-портовой инфраструктуры.

Среди портов стран Балтии Рига является вторым (после Клайпеды) по величине портом по обработке контейнерных грузов. В Риге сегодня работают Baltic Container Terminal (BCT) и Rigas Centralais Terminals (RCT).

Конкуренцию им готов составить новый терминал на Кундзиньсале, который собираются строить россияне. Как пояснил Владимир Макаров, директор департамента стратегического планирования и управления проектами РСР, управление порта вручило компании

Nacionalais Konteineru Terminals (NKT) окончательный вариант договора об аренде земельного участка, который должен быть согласован с российской стороной (Национальной контейнерной компанией).

В июне состоялось официальное открытие в Латвии представительства ОАО «ТрансКонтейнер» — дочернего общества ОАО «РЖД», которое стало первым в странах Балтии. Очевидно, что российская компания пришла в Латвию для того, чтобы в будущем предоставлять весь спектр услуг по перевозке грузов в контейнерах.

Резекне не оправдал надежд

Труднее всего идет развитие Резекненской СЭЗ, сформированной вокруг крупного железнодорожного и автомобильного узла. Организаторы СЭЗ связывали с ней приток российских и белорусских капиталов на предприятия города. Однако российский кризис 1998 года и местные проблемы с наймом рабочей силы спутали карты, добавив предприятиям города головной боли.

Осенью 2006 года премьер Латвии Айгарс Калвитис, посетивший Резекне, констатировал, что до сих пор СЭЗ не оправдала возложенных на нее надежд. Причин этому несколько, в том числе сравнительно слабая инфраструктура и тот факт, что большая часть земли не находится в собственности или управлении СЭЗ, что осложняет привлечение инвесторов. Кроме того, в регионе нужно решать проблемы оттока рабочей силы, чтобы город не утратил своего интеллектуального потенциала, а также развивать промышленные традиции, подчеркнул А. Калвитис.

Если в 2003 году в нее входило 11 фирм, то сейчас осталось лишь пять: АО Rebir, выпускающее электрооборудование, ООО Verems, производящее фанеру, ООО Magistr-Fiskevegn Group, совместное латвийско-норвежское предприятие (синтетические волокна), пивоваренный завод ООО DFD, мукомольное предприятие АО Rezeknes Dzirnavniesks.

И все же количество работающих на предприятиях СЭЗ по сравнению с 1998 годом выросло втрое, составив в 2006 году 2446 человек. Оборот предприятий СЭЗ за тот же период увеличился с 11,7 млн. до 31,4 млн. латов. Инвестиции возросли в 21 раз, достигнув к началу 2007 года 13,35 млн. латов.

Таллинский порт теряет инвесторов

Компания Tallinna Sadam (Таллинский порт) принадлежит Эстонскому государству. Порт в Мууга, используя преимущества свободной таможенной зоны, постоянно наращивает объемы перевалки грузов. В 2006 году грузооборот Таллинского порта составил 41,2 млн. тонн — третий показатель среди портов восточного побережья Балтийского моря.

За шесть месяцев 2007 года грузооборот Таллинского порта составил 21,729 млн. тонн, что на 4,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года. На 9,6% выросла обработка ро-ро грузов, на 16,9% — контейнерных, на 3,8% — угля, на 9,4% — металлолома. Сырой нефти перевалили 644,5 тыс. тонн, что в 2,4 раза больше, чем годом ранее. Также отмечается рост перевалки зерна до 788,8 тыс. тонн, удобрений до 1,095 млн. тонн.

Несколько снизилась (-0,2%) обработка нефтепродуктов — до 12,376 млн. тонн, а также черных и цветных металлов.

Самый большой проект Таллинского порта — Muuga Harbour — рассчитан на 5 лет. В восточной части порта будут освоены новые территории, построены новые причалы и терминалы, в том числе современный контейнерный терминал.

Неподалеку от причалов расположен индустриальный парк и, по словам Свена Ратассиппа, руководителя отдела по связям с общественностью порта Таллин, почти все договора с его арендаторами уже подписаны.

В течение 5–6 лет в проект Muuga Harbour будет инвестировано 200 млн. евро, в основном собственных средств и кредитов. Доля европейских денег от-

носительно невелика и составит всего 23 млн. евро, говорит С. Ратассипп.

И все же совет Таллинского порта в июле отклонил из-за высоких цен предложения на поставки по строительству новых причалов и территорий восточной части порта Мууга, решив продолжить эту работу поэтапно. В дальнейшем совет намерен подробнее обсудить программу развития порта Мууга, поскольку ситуация в транзитном секторе после апрельских событий в Эстонии изменилась.

Сокращение грузооборота в порту ударит в первую очередь по более крупным фирмам, поскольку им придется сокращать работников. Второй удар придется уже по самому порту.

В июле группа компаний «Северстальтранс» официально объявила о намерении продать эстонский портовый терминал Estonian Oil Service.

Силламяэ нашел свою выгоду

Порт Силламяэ был открыт в 2005 году. Прежде всего, это самый восточный глубоководный порт ЕС — от 12 до 16 метров. Это самый близкий к России порт ЕС с круглогодичной навигацией. По дистанции порт Силламяэ почти в два раза ближе к Петербургу, чем ближний финский порт Хамина, что уже предполагает некоторую экономию. Силламяэ позиционирует себя как транзитный порт, расположенный на стыке двух глобальных рынков: ЕС на западе и России и СНГ на востоке.

Порт строится как мультифункциональный. Это означает, что он сможет переваливать все группы грузов, перевозимые в регионе, т.е. из 12 запланированных причалов только два предназначены под нефтепродукты, а все остальные — для жидких химических, генеральных и ро-ро грузов, а также контейнеров. На конечном этапе строительства в порту Силламяэ будет построено 12 причалов общей длиной более 3 километров, застроено около 100 гектаров причальных терминалов в море и развито около 600 гектаров свободной таможенной зоны в тыльной части порта. Это первый эстонский порт такого масштаба, который начал строиться с нуля. Естественно, при его возведении используются самые современные технологии.

Инициатором создания Силламяэской свободной зоны стало АО Silmet Grupp, а среди акционеров есть и российские предприниматели. Параметры деятельности Силламяэской свободной зоны были определены распоряжением правительства ЭР от 11 апреля 2001

года. Срок действия ССЗ — до 31 марта 2011 года, площадь — 600 га, из них 200 га — резервные земли для потенциальных инвесторов.

Ключевой момент здесь — льготы, благодаря которым Silmet Grupp, местные самоуправления Силламяэ и Йыхви и другие участники проекта намерены привлечь инвесторов. Пользующиеся услугами свободной зоны фирмы освобождены от уплаты налога с оборота и акцизов, действуют и таможенные льготы для участников внешнеэкономической деятельности. (На территории ССЗ есть таможня и таможенные склады.) На этой территории можно выполнять торговые (экспортно-импортные) операции и вести промышленную деятельность. Услугами свободной зоны пользуется более 100 фирм — не только зарегистрированных на этой территории. Выгодно Силламяэ, выгодно и Ида-Вирусскому уезду и в целом Эстонскому государству — к расположенной на будущей новой восточной границе Евросоюза и России Силламяэской свободной зоне проявляют интерес инвесторы, создаются новые рабочие места, растет поступление налогов в госказну.

Силламяэский бизнес-инкубатор — один из трех создаваемых в Ида-Вирумаа в рамках проекта Phare 2000+. Еще два скоро появятся в Нарве и Йыхви.

В порт Силламяэ и терминал нефтепродуктов Sillamae Oil Terminal за последние несколько лет было инвестировано свыше 1 млрд. эстонских крон. Это один из самых крупных инвестиционных проектов в Эстонии.

В порту также ведутся работы по строительству Baltic Chemical Terminal (BCT) — терминала по перевалке жидких удобрений, с резервуарным парком общей емкостью 100 тыс. тонн и прогнозируемым объемом перевалки до 1,7 млн. тонн в год. Проект терминала BCT включает в себя строительство глубоководного причала глубиной 13 м. «Инфраструктура для терминала будет готова к концу 2008 года. Надеемся, что терминал по перевалке химических грузов вступит в строй к лету 2008 года», — говорит руководитель отдела маркетинга и связей с общественностью порта Силламяэ Антон Ганс.

Клайпеда готовится к рывку

На переход от «бумажного» существования к реальному Клайпедской СЭЗ потребовалось несколько лет. Около 67% Клайпедской СЭЗ принадлежит инвестиционному фонду Baltic Fund Investments, а также главе правления од-

Таблица 1. Грузооборот портов восточного побережья Балтийского моря, млн. т

Порты	2002	2003	2004	2005	2006
Приморск	12,4	17,7	44,6	57,3	65,9
Санкт-Петербург	41,3	42,0	51,2	57,5	54,2
Калининград	9,9	12,6	14,0	14,6	15,2
Вентспилс	28,7	27,3	27,8	29,9	29,1
Рига	18,1	21,7	24,0	24,4	25,3
Лиепая	4,3	4,8	4,5	4,5	4,0
Таллин	37,8	34,9	37,4	39,5	41,2
Клайпеда	19,7	21,1	20,2	21,8	23,5
Бутинге	5,6	10,8	7,2	6,1	5,9
Гданьск	17,4	21,3	23,3	23,3	22,4
Гдыня	9,4	9,7	10,7	12,2	нд.

Источник: Балтийский курс, № 42, 2007

Таблица 2. Грузооборот портов Балтии, 6 мес. 2007 г., млн. т

Порт	2007 г., 6 мес.	% к 2006 г., 6 мес.
Таллин *	26,5	0,00%
Вентспилс	16,1	+ 10,43%
Рига	12,5	- 2,00%
Клайпеда	13,2	+ 11,8%
Бутинге	2,3	- 8,00%
Лиепая	2,0	- 2,5%
Силламяэ	1,0 **	нд.
Всего	73,6	

Таблица 3. Грузооборот в портах Балтии, млн. т

	2006 г. 8 мес.	2007 г. 8 мес.	Прирост, %
Латвия	40,7	42,3	+3,9
Эстония	28,5	27,8	-2,4
Литва	19,4	18,1	+16,4

ной из крупнейших в мире пивоваренных компаний Interbrew Пьеру Эверерту. Сегодня в Клайпедской СЭЗ работают 5 предприятий, но уже в середине 2008 года их число должно вырасти до 18-ти.

До конца 2007 года в зоне должен появиться комплекс логистики со складами общей площадью 20 тыс. кв. м. Здесь будут работать две или три компании. Кроме того, в скором будущем должны начать выпуск биогорючего сразу три завода, один из них будет специализироваться на биодизелине, а два других — на биоэтаноле.

По словам Артураса Друнгиласа, директора по маркетингу Клайпедского порта, завершается строительство второй очереди контейнерного терминала, который начнет работать уже в 2007 году. Строительство терминала осуществляет оператор — компания Klaipėdos Smelte.

На территории порта заново, на чистой территории строится грузовой и пассажирский терминал. Оператор — Klaipėdos Keleiviu ir Kroviniu Terminalas (KKKT), предприятие, занимающееся сбором и очисткой воды в порту. Терминал займет 21,1 га и будет обслуживать туристов, перевозимых на паромов типа ро-ро. Предполагается, что одновременно он сможет принимать до трех паромов, а в день — шесть-девять. Его инфраструктура позволит обслуживать и круизные суда, однако, как отметил директор, он не заменит круизный терминал, вступивший в строй в 2004 году.

Открытие терминала инициаторы проекта хотят приурочить к празднованию тысячелетия Литвы в 2009 году.

Каунасская СЭЗ выходит из застоя

Девять лет понадобилось, чтобы начать деятельность Каунасской свободной экономической зоны (СЭЗ). Сейм учредил Каунасскую СЭЗ в октябре 1996 года. Тогда планировалось, что

СЭЗ площадью около 1 тыс. га станет крупнейшей в Балтийском регионе, но возникли препятствия, связанные с выкупом земли у частных собственников. В 2004 году Сейм принял поправки к закону о Каунасской СЭЗ, сократив ее территорию до 534 га. Главная причина — проблема выкупа земли у нескольких сот собственников, которые диктуют неподъемные цены. По этой причине от своих намерений отказалось немало иностранных инвесторов.

В середине декабря 2005 года состоялась торжественная церемония открытия СЭЗ. Участникам мероприятия был представлен проект интегральной части мультимодальных терминалов Каунасского региона, прошла дискуссия «Сбалансированное развитие терминалов Каунасского аэропорта, городского скоростного транспорта, европейской и русской железнодорожной колеи».

По решению Сейма территорию Каунасской СЭЗ разрешено арендовать только на 49 лет, в то время как Клайпедской СЭЗ — на 99 лет. В Каунасе надеются, что Сейм примет соответствующие поправки и продлит срок аренды территории Каунасской СЭЗ до 99 лет.

В апреле 2007 года был открыт центр логистики Kaunas Terminal — первый проект, начавший действовать в Каунасской СЭЗ. Строительная компания YIT Kausta инвестирует свыше 50 млн. литов в современный складской терминал класса «А» площадью 30 тыс. кв. м. В декабре 2006 года центр логистики Kaunas Terminal приобрел финансовый инвестор Genesta Property Trust.

Итоги и перспективы

По прошествии десятка лет можно подвести кое-какие итоги. Свободные зоны в Балтийских странах пока не стали локомотивами экономики. Крупные мировые компании не разместили в них свои производства. Более-менее уверенно работают в свободных зонах

компании, завязанные на транзите и группирующиеся вокруг портов. Но так как все страны Балтии называют себя мостами между Востоком и Западом, то у владельцев грузов есть богатый выбор.

После вступления в ЕС более отчетливо проявляется интерес к свободным портам со стороны российских инвесторов. Однако как российские, так и балтийские политики привносят в экономические отношения некоторую нервозность, влияющую на стабильность работы портов.

Без льгот, предоставляемых СЭЗ, порты Балтии оказались бы аутсайдерами в конкуренции со своими соседями по северо-западному побережью Балтики. Пример же Резекне показывает, что промышленного бума, даже при налоговых послаблениях, нет. Причин тому несколько. Это и нехватка квалифицированной рабочей силы, и высокая себестоимость предлагаемой продукции, и недостаточный рынок сбыта.

Вступление в ЕС и появившаяся возможность привлекать средства из структурных фондов Евросоюза дали толчок для дальнейшего развития свободных зон путем создания в них индустриальных и логистических парков, куда настойчиво приглашаются иностранные инвесторы. Однако только литовский закон о СЭЗ предусматривает создание в свободных зонах научно-технологических парков, которые должны обеспечить благоприятные условия научно-исследовательским, конструкторским работам зарубежных и национальных предприятий, а также развитие экспорта качественной и конкурентоспособной в технологическом смысле продукции.