

УДК 342

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОРТОВ ФИНЛЯНДИИ

Никитина А. П.

Севастопольский государственный университет

В статье указано, что торговые порты Финляндии с XVI до начала XX в. находились в собственности и управлении городов, имевших широкую систему самоуправления на основе Магдебургского права в его шведской интерпретации. Города самостоятельно определяли расположение границы портов, устанавливали различные расценки, систему управления ими и т.д. Государственные органы власти в управление таких портов не имели права вмешиваться. В начале – первой половине XX в. в организации управления торговыми портами Финляндии произошли следующие изменения: а) в собственности государства оказалось несколько важных торговых портов; б) муниципальные порты все чаще передавались в управление частным лицам и компаниям. Во второй половине XX – начале XXI вв. торговые порты Финляндии в основном перешли в управление различных обществ с ограниченной ответственностью, торговых фирм и компаний. Некоторые торговые порты еще сохранились в собственности государства и муниципалитетов. Деятельность муниципальных портов общего пользования регулировалась законом об организации муниципальных портов и сборах за проезд (955/1976). Правовой статус муниципальных портов поддерживается также Конституцией Финляндии (731/1999), конкретизируется законом 1994 г. о частных государственных портах (1156/1994). На современном этапе большинство торговых портов управляются акционерными обществами.

Ключевые слова: Финляндия, торговые порты, управление, муниципалитеты, закон, акционерные общества.

Формирование первых черт специфики административно-правовой организации торговых портов Финляндии началось еще в XIV веке. Войдя в состав шведского государства, на ее земли стало распространяться шведское право, предусматривающее широкое самоуправление городов, в том числе и в отношении организации и управления деятельности торговых портов. Так, в 1525 г. Турку получил исключительно право на торговлю за границей. С разделением в 1614 г. шведских городов на сухопутные и водные, соответствующие права на занятие внешнеторговой деятельностью и управление своими портами получили также Выборг, Хельсинки, Порво. В конце XVIII в. финские города получили привилегии на управление своими портами.

Переход Финляндии под власть России, с сохранением ранее действовавшей правовой системы, сохранил существовавшее положение – города по-прежнему самостоятельно занимались управлением своими портами.

Однако, уже в начале XX в., власть городов над портами стала ослабевать, зачастую они переходили в собственность или управление различных коммерческих организаций [1]. С обретением независимости Финляндии в стране появляются и первые государственные порты, а в 1923 г. возникает Ассоциация портов Финляндии [2].

В ходе своей эволюции, торговые порты Финляндии в XX – начале XXI вв. в большинстве своем были преобразованы в муниципальные предприятия или же в акционерные компании. При этом, безусловно, особую роль играют портовые власти, на которых лежит львиная доля ответственности за работу порта [3, с. 12]. Портовые операторы все чаще берут на себя роль «арендодателя», когда администрация порта сдает в аренду операторам землю и управляет деятельностью порта.

Реорганизуются и портовые операции. Аутсорсинг стал одним из наиболее часто используемых методов для реорганизации задач. Многие задачи, которые раньше выполнялись в порту собственным персоналом, находившимся в штате порта, были переданы на аутсорсинг частным компаниям.

Однако между портами существуют значительные различия: одни передали на аутсорсинг практически все услуги, кроме административных, а другие по-прежнему имеют в штате большое количество сотрудников. Основными целями аутсорсинга являются снижение затрат и повышение гибкости и производительности.

В тоже время, следует указать, что Управление и организация портов в разных портах различны и зависят, в частности, от структуры собственности.

В муниципальных портах управление портом осуществляется под контролем городских/муниципальных властей. Обычно это либо отдельный совет порта, например, совет коммерческих предприятий. В муниципальных портах управление осуществляется администрацией порта или коммерческим предприятием, ответственным за порт. В случае портов с обществом с ограниченной ответственностью администрирование и управление портом осуществляет портовая компания.

В законодательстве Финляндии есть два специальных закона о портах. Муниципальные порты общего пользования регулируются Законом об организации муниципальных портов и сборах за проезд [5] (955/1976). Значительная часть финских портов находится в муниципальной собственности и управляется муниципалитетами. Действие закона распространяется также на муниципальные порты, организованные в форме муниципального предприятия. Отдельного закона о муниципальных предприятиях не в Финляндии не предусмотрено. Муниципальные портовые сооружения юридически являются частью муниципальной организации.

Управление ими закреплено в уставе муниципалитета.

Закон о муниципальных портовых сооружениях и дорожных сборах является основой для портовых сооружений, в котором содержатся необходимые положения об использовании порта и порядке на территории порта. Этот закон также является основой для уплаты муниципалитету платы за проезд в общественном транспорте, уплаты портовых сборов за общественные перевозки и их взыскания без исполнительного листа.

Также следует указать, что до конца 1994 г. в Финляндии действовала привилегия для старых городов на управление портами. После ее отмены вступил в силу специальный закон «О частных государственных портах» (1156/1994), исключивший из сферы своего действия муниципальные порты. Государственный порт или его существенное расширение возможно только с разрешения Генерального государственного совета. Как и в случае с муниципальным портом, частный государственный порт должен иметь устав порта, который должен содержать необходимые положения для создания, использования порта и порядка, который должен поддерживаться в портовой зоне. Даже если порт находится в частной собственности и управляется частными лицами, положение о порте должно быть утверждено муниципальным советом. Закон обеспечивает основу для взимания портовых сборов. Порты, ранее находившиеся в муниципальной собственности – Котка и Хамина в настоящее время являются частью частного сектора и принадлежат компании с ограниченной ответственностью.

В соответствии со статьями 3 и 7 Закона о частных государственных портах [5], существенное расширение этих портов, осуществляемое после 1 января 1995 г., должно было подлежать одобрению Генеральным советом государства.

Из сферы действия специальных законов исключен третий тип порта: частный порт, так называемый промышленный порт, который обычно ориентирован исключительно на обслуживание бизнеса своего владельца. Он осуществляет не все перевозки, соответствующие обстоятельствам порта, но использование порта и предоставление услуг ограничены, за исключением случаев, когда это необходимо в интересах общественной безопасности и порядка.

В этом отношении промышленный порт является «закрытым» и не соответствует определению, данному в ст. 2 Закона о частных портах общего пользования. Промышленный порт разрешено использовать только для транспортировки сырья, предназначенного для использования на собственном производственном предприятии, и продукции, производимой на нем. Промышленный порт не может быть законно использован для общественных перевозок без разрешения Генерального государственного совета¹. Специального закона о промышленных портах не существует, но на них распространяются те же общие правила, регулирующие портовую деятельность, что и на другие типы портов, например, положения, касающиеся безопасности работников, охраны окружающей среды и землепользования [3, с. 19].

Организационная структура порта Котка с 19.05.2023 установлена следующая. Порт возглавляется советом директоров, решения которого выполняет директор распорядитель. Ему помогают в деятельности ассистент директора-распорядителя и внутренний контролер. В структуру входят такие службы с своим непосредственным руководством: коммерческая служба (дочерние компании, продажи и маркетинг; административная, финансовая, кадровая службы, службы ИТ); транспортная служба (такелажно-судовая служба, безопасность); техническая служба (техническое проектирование, техническая эксплуатация портовой зоны); директор проекта [6].

Порт Ханко сначала принадлежал государству, а в 1974 г. порт Ханко был куплен городом Ханко. 1.1.2014 г. порт стал обществом с ограниченной ответственностью, принадлежащим городу, а директор порта Ханко стал управляющим директором. В январе 2014 г. порт Ханко присоединился к группе сотрудничества Юго-Западных портов Финляндии (SWP) [7]. В порту Ханко, операции осуществляются в трех частях порта: Западная гавань, Внешняя гавань и гавань Коверхар, действуют портовый офис, служба безопасности, директор-распорядитель, капитан порта, менеджер зданий, технический директор, финансовый менеджер [8]. Учитывая, что порт Ханко действует как ООО, у него есть председатель совета директоров и собственно 5 директоров [9]; а также - президент и генеральный директор; капитан порта, он же менеджер по безопасности; финансовый менеджер; административный секретарь и секретарь по персоналу; менеджер по маркетингу; бухгалтер; секретарь по импорту; руководитель производства [10].

¹ Парламент одобрил закон "О частных государственных портах" с поправкой, согласно которой в текст законопроекта была добавлена статья 3, ограничивающая деятельность частных государственных портов деятельностью, подлежащей разрешению.

ООО «Порт Хельсинки» является обществом с ограниченной ответственностью, принадлежащим городу Хельсинки. ООО «Порт Ловийса» и ООО «Порт Южная Финляндия» являются дочерними предприятиями порта Хельсинки [11].

ООО «Порт Хельсинки» состоит из двух бизнес-подразделений: грузового и пассажирского. Бизнес-единицы поддерживаются финансами, ИКТ и развитием, персоналом, техническими службами и коммуникациями. Возглавляется генеральным директором, под руководством которого работают директор бизнес-направления; старший вице-президент по пассажирскому бизнесу; директор по финансам, ИКТ и развитию; директор по техническим услугам; директор по персоналу; менеджер по коммуникациям [12]. Совет директоров ООО «Порт Хельсинки» состоит из председателя правления и его заместителя, 6 членов правления [13].

Порт Инкоо является частным государственным коммерческим портом. Структура его управления состоит из генерального директора по маркетингу, операционного и финансового менеджеров, судовых агентов, технический руководитель он же – сотрудник службы безопасности, стивидорный надзор [14].

Порт Йознсуу возглавляет генеральный директор и портовый инженер [15].

Порт Колайоки возглавляется управляющим и коммерческим директором [16].

Порт Каскинен является частью разветвленной сети TEN-T (Trans-European Transport Network). Им управляют генеральный директор и начальник порта [17].

ООО «Порт Кеми». Имеет несколько портовых районов (Айос и Вейцилуото) [18]. Непосредственно управляется портовым директором.

Управление порта Коккола составляют исполнительный директор, капитан порта, начальники отделов развития, технического, финансового [19].

Организация управления ООО «Порт Котка» по состоянию на 19.05.2023 следующая – Совет директоров; генеральный директор; портовый советник (советник финского приливного порта); помощник руководителя по связям и координации; международный диспетчер контроля. Коммерческий директор занимается вопросами дочерних компании, продажами и маркетингом, администрацией, финансами, персоналом. Службы дорожного движения. Директор по управлению движением (ИТ безопасности судовых служб), с подчиненными ему службами. Техническим сервисом занимается технический менеджер с службами технического планирования, содержания и ремонта порта [20].

ООО Порт Ловийса. Его правление составляют председатель Совета и 4 члена. Генеральный директор порта. Можно также указать, что Loviisan Satama Oy — компания, принадлежащая Helsingin Satama Oy (60%) и городу Ловииса (40%) [21].

Порт Оулу состоит из трех частей: Ориткари, Нуоттасаари и Вихерсаари. Компания Oritkari в основном занимается перевалкой контейнеров и продукции лесной промышленности. Компания Nuottasaari занимается перевалкой сырья для лесной промышленности. Вихерсаари работает с жидким топливом и сыпучими продуктами [22].

Порт Якобштадт. Портовым оператором в порту является компания Euroports Pietarsaari Oy, которая отвечает за обработку грузов в этом районе и предоставляет складские услуги [23]. Euroports предоставляет стивидорные, экспедиторские, таможенные и брокерские услуги как для отечественных, так и для иностранных компаний.

Оу Kraftline Ab предоставляет ледокольные и буксировочные услуги, а также экспедиторские услуги, таможенное оформление судов, фрахтование и брокерские услуги [24].

При этом порт Якобштадт, как и многие другие иные порты (Пиетарсаари, Раахе, Порт, Турку и т.д.) управляются обществами с ограниченной ответственностью. На рынке портов Финляндии также действуют совместные портовые компании, к примеру Kvarken Ports Ltd (Kvarkenhamnar Ab), трансграничные портовые компании (Копенгаген и Мальмё) [25].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что торговые порты Финляндии с XVI до начала XX в. находились в собственности и управлении городов, имевших широкую систему самоуправления на основе Магдебургского права в его шведской интерпретации. Города самостоятельно определяли расположение границы портов, устанавливали различные расценки, систему управления ими и т.д. Государственные органы власти в управление таких портов не имели права вмешиваться. В начале – первой половине XX в. в организации управления торговыми портами Финляндии произошли следующие изменения: а) в собственности государства оказалось несколько важных торговых портов; б) муниципальные порты все чаще передавались в управление частным лицам и компаниям. Во второй половине XX – начале XXI вв. торговые порты Финляндии в основном перешли в управление различных обществ с ограниченной ответственностью, торговых фирм и компаний. Некоторые торговые порты еще сохранились в собственности государства и муниципалитетов. Деятельность муниципальных портов общего пользования регулировалась законом об организации муниципальных портов и сборах за проезд (955/1976). Правовой статус муниципальных портов поддерживается также Конституцией Финляндии (731/1999), конкретизируется законом 1994 г. о частных государственных портах (1156/1994). На современном этапе большинство торговых портов управляются акционерными обществами.

Список литературы:

1. 1930-luvun lama Helsingin satamassa Suhdannevaihtelut, satamatyöläiset ja ammattiyhdistysliike. - Jan Rosenström Helsingin yliopisto Valtiotieteellinen tiedekunta Talous- ja sosiaalhistoria Pro gradu -tutkielma Marraskuu 2020. – 57 с.
2. Suomen Satamaliitto Finlands Hamförbund Finnish Port Association. – URL: FinnPorts – Ассоциация портов Финляндии
3. Satamatoimintojen kehittäminen ja satamia koskevan lainsäädännön uudistaminen. - LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN JULKAISUJA 65/2004. Liikenne- ja viestintäministeriö. – Helsinki, 2004.
4. Laki kunnallisista satamasäännöistä ja kuljetusmaksuista. 955/1976. – URL: 955/1976 - Справочник законодательных поправок - FINLEX ®
5. 3 Laki kunnallisista satamasäännöistä ja kuljetusmaksuista. 955/1976. – URL: 955/1976 - Справочник законодательных поправок - FINLEX ®
6. Порт Хамина Котка. – URL: Организационная структура | HaminaKotka
7. ООО «Порта Ханко». – URL: Информация о порте Ханко - Порт Ханко (portofhanko.fi)
8. Port of Hanko. – URL: Порты - Порт Ханко - Прямое сообщение судов с Балтийским морем (portofhanko.fi)
9. Port Hanko LLC:n hallitus. – URL: Совет директоров ООО «Порт Ханко» - Порт Ханко (portofhanko.fi)
10. Organisaatio LLC “Port Hanko”. – URL: Организация ООО "Порт Ханко" - Персонал - Порт Ханко (portofhanko.fi)
11. Helsingin satama. – URL: Порт Хельсинки | Порт Хельсинки (portofhelsinki.fi)
12. Hallinto ja organisaatio – URL: Менеджмент и организация | Порт Хельсинки (portofhelsinki.fi)

13. Yhtiön hallitus – URL: Совет директоров | Порт Хельсинки (portofhelsinki.fi)
14. Port Inko. – URL: Контакт | Инкоо Шиппинг (inkooshipping.fi)
15. Joensuun satama. – URL: Главная страница - Порт Йёнсуу (joensuunsatama.fi)
16. Kalajoen Satama. – URL: Информация о порте - Kalajoen Satama Oy (portofkalajoki.fi)
17. Kaskinen – URL: Каскинен • (kaskinen.fi)
18. ООО «ПОРТ Кеми». – URL: Порт Кеми – мир логистики (logistiikanmaailma.fi)
19. Kolmen portin portti. – URL: Порт трёх портов | Порт Коккола (portofkokkola.fi)
20. Oy "Port HaminaKotka". – URL: ООО "Порт ХаминаКотка" | ХаминаКотка (haminakotka.com)
21. Vinkki - Loviisan satama. – URL: Совет - Порт Ловииса (portofloviisa-fi.translate.google)
22. Lomakkeet – Oulun satama. – URL: Формы – Порт Оулу – Порт Оулу (ouluport.com)
23. Euroports Pietarsaari Oy. – URL: www.euroports.fi.
24. Oy Kraftline Ab. – URL: www.kraftline.fi
25. Vaasa ja Uumaja perustavat yhteisen satamayhtiön. – URL: Вааса и Умео основывают портовую компанию (archive.org).

Administrative and legal organization of Finnish ports // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2023. – Т. 9 (75). № 4. – P. 88–93.

Commercial ports of Finland from the 16th to the beginning of the 20th century. were owned and governed by cities that had a broad system of self-government based on Magdeburg Law in its Swedish interpretation. Cities independently determined the location of the port boundaries, set various prices, their management system, etc. State authorities had no right to interfere in the management of such ports. At the beginning - the first half of the twentieth century. the following changes occurred in the organization of management of Finnish trade ports: a) several important trade ports became state property; b) municipal ports were increasingly transferred to the management of private individuals and companies. In the second half of the 20th – beginning of the 21st centuries. Finland's commercial ports were mainly taken over by various limited liability companies, trading firms and companies. Some commercial ports are still owned by the state and municipalities. The activities of municipal public ports were regulated by the law on the organization of municipal ports and tolls (955/1976). The legal status of municipal ports is also supported by the Constitution of Finland (731/1999), and is specified by the 1994 law on private public ports (1156/1994). At the present stage, most trade ports are managed by joint-stock companies.

Keywords: Finland, commercial ports, management, municipalities, law, joint-stock companies.