

Федеральное Собрание Российской Федерации

Совет Федерации

КОМИССИЯ ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКЕ

Информационный бюллетень № 12

Материалы совещания на тему

"О границах морского порта Мурманск
и законодательном обеспечении развития
Мурманского транспортного узла"

5 марта 2008 года в г. Мурманске

ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

ББК 67.404.2
УДК 347.79
М74

Комиссия Совета Федерации по национальной морской политике

Под редакцией В.А. Попова

Составители: А.Н. Быстров, А.П. Соколов, В.И. Цымбал

От составителей:

*Тексты докладов и выступлений участников совещания
5 марта 2008 года в г. Мурманске и представленных к совещанию материалов
приводятся преимущественно в авторской редакции.*

СОДЕРЖАНИЕ

Список участников совещания	6
А.В. Макаров. Приветствие	10
В.А. Попов. Вступительное слово.	10

ДОКЛАДЫ И ВЫСТУПЛЕНИЯ УЧАСТНИКОВ СОВЕЩАНИЯ

Е.В. Никора. О развитии порта Мурманск и Мурманского транспортного узла	13
А.В. Лаврищев. О границах морского порта Мурманск и ходе реализации Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации.	16
С.М. Леус. О развитии Мурманского транспортного узла.	22
А.В. Дмитриев. О границах морского порта Мурманск и законодательном обеспечении развития мурманского транспортного узла.	33
Ю.Н. Еремин. О законодательном регулировании интересов собственников в порту	42
А.Г. Шаповальянц. О развитии Мурманского транспортного узла	47
В.В. Рукша. О перспективах развития Мурманского транспортного узла.	49
А.В. Кольнер. О проблемах законодательного обеспечения деятельности предприятия	53
И.Р. Тямускин. О нормативном регулировании деятельности портов.	57
О.А. Мазунов. О проблемах деятельности судоремонтных предприятий в портах	59
В.А. Попов. Заключительное слово.	62

ТЕКСТЫ НЕПРОИЗНЕСЕННЫХ ДОКЛАДОВ И МАТЕРИАЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В КОМИССИЮ

В.В. Бирюков О реализации поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 31 августа 2007 года	63
А.Н. Жуковский Информационно-справочные материалы	64
А.А. Булатов Обработка нефтегрузов через рейдовые перегрузочные комплексы	68
С.А. Обмолоткова Осуществление государственного ветеринарного надзора в морском порту Мурманск	72
М.Д. Гибин О проблемах в деятельности порта Таганрог	75
С.А. Дербенев Непрерывность работы морского порта — залог безопасности транспортной системы страны	77
В.В. Соколов О проблемах развития ОАО "Мурманский морской рыбный порт	79

В.П. Касаткин	
О проблемах обработки промысловых и транспортных судов в порту Мурманск	87
В.Ф. Коренев	
Проблемы обеспечения экологической безопасности	90
О.Н. Пишнюк	
О мониторинге реализации Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"	91
В.В. Синельник	
О государственной поддержке судоремонта в России.	95
И.Н. Савченко	
Актуальные вопросы законодательного регулирования деятельности морского порта Мурманск	98
ОАО "ЛУКОЙЛ"	
Справка по установке танкера-накопителя в Кольском заливе	99
А.Н. Щемелев	
О некоторых проблемах законодательного регулирования деятельности предприятий в портах	102
Протокол совещания на тему "О границах морского порта Мурманск и законодательном обеспечении развития Мурманского транспортного узла"	103
Рекомендации Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике на основе изучения проблемных вопросов при посещении Мурманской области и проведения совещания 5 марта 2008 г. в г. Мурманске.	105

ПРИЛОЖЕНИЯ

Выписка из протокола заседания Совета Федерации № 334/3	109
План законопроектной деятельности Минтранса России на 2008 год . . .	110
План Минтранса России по подготовке проектов актов Правительства Российской Федерации.	119
План Мероприятий по основным направлениям взаимодействия Минтранса России и Ассоциации морских торговых портов на 2008 г. . .	136
Приказ Минтранса России от 03.12.2007 г. № 177	139
Письмо ФСБ России от 07.11.2006 г. № 6278-Пр.	140
Письмо Минобороны России от 09.08.2007 г. № 205/14341	142
Письмо губернатора Мурманской области от 20.11.2007 г. № 01-08/2963	143
Письмо губернатора Мурманской области от 20.11.2007 г. № 01-07/2964	144
Письмо Минобороны России от 15.11.2007 г.	145
Письмо Роспрома от 07.12.2007 г. № ЮБ-840/02.	146
Письмо главнокомандующего ВМФ от 17.01.2008 г. № 729/15/64.	148
Выписка из протокола заседания Правления НО "Союз рыбопромышленников Севера" от 27.02.2008 г.	149
Приказ Минтранса России от 17.12.2007 г. № 189	152

Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России)	
от 20.12.2007 г. № 522-т/1	155
Письмо ООО "Морские лоцманы Туапсе"	160
Пояснительная записка.	161
Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда	
Российской Федерации от 25.09.2007 г. № 4566/07	162
Письмо Минтранса России от 13.08.2002 г. № ВР-21/3491	165
Письмо губернатора Мурманской области от 19.12.2007 г.	
№ 01-06/3284	166
Письмо ОАО "Приморский завод" от 09.01.2008 г. № 25000-02	168
Письмо Ассоциации судоремонтных заводов от. 16.01.2008 г.	
№ АСЗ-01-077	171
Письмо В.А.Попова от 14.02.2008 г. № 3.27-19/96	174
Решение Комитета Совета Федерации по бюджету от 26.03.2008 г.	175
Поправки к проекту федерального закона № 49944-4	180

СПИСОК
участников совещания 5 марта 2008 года в г. Мурманске
на тему "О границах морского порта Мурманск и законодательном
обеспечении развития Мурманского транспортного узла"

- | | | |
|-----|------------------------------------|--|
| 1. | АБАТОВ
Сергей Ханяфинович | инженер-технолог ФГУП "18 СКТБ ВМФ МО РФ" |
| 2. | АРТЕМОВ
Николай Андреевич | заместитель генерального директора ООО НТ "Белокаменка" |
| 3. | БРЕДИХИНА
Ольга Николаевна | директор по правовым и корпоративным вопросам ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" |
| 4. | БРЕВНОВ
Александр Васильевич | начальник штаба Северо-Западного управления внутренних дел на транспорте |
| 5. | БУЛАТОВ
Анатолий Алексеевич | начальник Северного управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. |
| 6. | ВОЛОШИНОВ
Николай Николаевич | заместитель генерального директора ОАО "Мурманский морской торговый порт" по инвестиционным проектам |
| 7. | ГОРБУНОВ
Виктор Борисович | заместитель руководителя департамента правительства Мурманской области |
| 8. | ГРИЦАЙ
Кирилл Николаевич | заместитель начальника управления ФСБ России по Мурманской области |
| 9. | ДАНИЛОВА
Людмила Алексеевна | главный специалист отдела водных ресурсов Двинско-Печорского бассейнового водного управления по Мурманской области |
| 10. | ДАНИЛОВА
Людмила Николаевна | главный редактор журнала "Рыбные ресурсы" |
| 11. | ДЕРЕВИЧ
Павел Иванович | главный механик ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" |
| 12. | ДМИТРИЕВ
Александр Витальевич | капитан порта— начальник ФГУ "Администрация морского порта Мурманск" |
| 13. | ДОБРОХОТОВ
Николай Николаевич | заместитель руководителя Управления по технологическому и экологическому надзору Ростехнадзора по Мурманской области |
| 14. | ЕРЁМИН
Юрий Николаевич | директор Мурманского филиала ФГУП "Росморпорт" |
| 15. | ЕСАУЛОВ
Алексей Владимирович | заместитель начальника службы организации таможенного контроля Северо-Западного таможенного управления |
| 16. | ЖУКОВСКИЙ
Анатолий Николаевич | начальник Северо-Западного управления внутренних дел на транспорте |
| 17. | ЗИЛАНОВ
Вячеслав Константинович | советник губернатора Мурманской области по вопросам рыболовства |
| 18. | ИВАНОВ
Сергей Викторович | генеральный директор ЗАО "Синтез Петролеум" |
| 19. | ИЛЬИНЫХ
Михаил Васильевич | заместитель начальника штаба Северного флота |
| 20. | КАЛИНИН
Виктор Сергеевич | заместитель начальника управления по обеспечению законодательной деятельности аппарата Мурманской областной Думы |

21.	КАРЕПИН Сергей Васильевич	исполнительный директор обособленного подразделения ЗАО "Синтез Петролеум" в г. Мурманске
22.	КАРЛИН Николай Васильевич	исполнительный директор ОАО "Мурманский траловый флот"
23.	КАСАТКИН Виталий Петрович	председатель правления НО "Союз рыбопромышленников Севера"
24.	КОВАЛЕВА Ирина Николаевна	начальник юридического отдела филиала ФГУП "ЦС "Звездочка" "35 СРЗ"
25.	КОВАЛЕВСКИЙ Александр Александрович	заместитель генерального директора по экономике и ВЭД филиала ФГУП "ЦС "Звездочка" "35 СРЗ"
26.	КОЛЬНЕР Анатолий Викторович	директор филиала ФГУП "ЦС "Звездочка" "35 СРЗ"
27.	КОРЕНЕВ Василий Федорович	генеральный директор ФГУП "Мурманское бассейновое аварийно-спасательное управление"
28.	КРАСИЛЬНИКОВ Кирилл Владимирович	первый заместитель начальника Мурманской таможни
29.	КРАСНОВА Оксана Игорьевна	главный консультант отдела обеспечения законодательного процесса Правового управления Аппарата Совета Федерации
30.	КРИВЕНКО Константин Валерьевич	председатель совета Арктической региональной организации Российского профессионального союза моряков.
31.	КРИВОЛАПОВ Сергей Юрьевич	исполнительный директор ООО "Морской торговый порт "Лавна"
32.	КРОПОТОВ Сергей Аркадьевич	генеральный директор ООО "Морской торговый порт "Лавна"
33.	КУСАЧЕВ Василий Васильевич	заместитель начальника управления судостроительной промышленности Федерального агентства по промышленности
34.	ЛАВРИЩЕВ Андрей Васильевич	заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации
35.	ЛЕУС Сергей Максимович	первый заместитель руководителя департамента промышленности и транспорта Мурманской области
36.	ЛОБАЧЕВА Лиана Бондовна	генеральный директор ООО "Коммандит Сервис"
37.	МАЗУНОВ Олег Анатольевич	генеральный директор ОАО "Мурманский СРЗ морского флота"
38.	МАКАРОВ Александр Васильевич	первый заместитель губернатора Мурманской области
39.	МАХОТИН Сергей Анатольевич	член правления Ассоциации прибрежных рыбопромышленников и фермерских хозяйств Мурмана
40.	МЕДВЕДЕВ Александр Михайлович	генеральный директор ОАО "Мурманское морское пароходство"
41.	МИКОВ Борис Александрович	руководитель территориального управления Росимущества по Мурманской области
42.	МИШИН Виталий Васильевич	директор по эксплуатации ОАО "Морской порт Санкт-Петербург"

43.	МОЛОДОВА Надежда Валентиновна	главный специалист отдела водных ресурсов Двинско-Печорского бассейнового водного управления по Мурманской области
44.	МУРИН Олег Станиславович	начальник отдела управления ФСБ России по Мурманской области
45.	НИКОРА Евгений Викторович	председатель Мурманской областной Думы
46.	НИКОЛАЕВ Владимир Иванович	заместитель директора ФГУ "Российский морской регистр судоходства"
47.	ОБМОЛОТКОВА Светлана Аскольдовна	заместитель руководителя управления Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору по Мурманской области
48.	ОЛЕЙНИК Геннадий Дмитриевич	член Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике
49.	ПОБОРЧИЙ Виталий Владимирович	помощник депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации
50.	ПОПОВ Вячеслав Алексеевич	председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике.
51.	РУКША Вячеслав Владимирович	советник президента ОАО "РЖД"
52.	САВЧЕНКО Игорь Николаевич	директор ООО РПК "Гольфстрим"
53.	СИНЕЛЬНИК Виктор Васильевич	генеральный директор ОАО "Мурманская судовой верфь — СДП"
54.	СОКОЛОВ Владимир Виссарионович	руководитель департамента рыбной промышленности Мурманской области
55.	СОКОЛОВ Владимир Витальевич	генеральный директор ОАО "Мурманский морской рыбный порт"
56.	СОЛОВЬЕВ Владимир Борисович	советник аппарата Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике
57.	СТЕПАХНО Геннадий Васильевич	депутат Мурманской областной Думы
58.	СТАРОДУБЦЕВ Олег Сергеевич	помощник директора Мурманского филиала ФГУП "Росморпорт"
59.	СТРАШНЫЙ Александр Васильевич	заместитель директора Мурманского транспортного филиала ОАО "ГМК "Норильский никель" по портовой деятельности
60.	СУХАНОВ Сергей Павлович	начальник УКО филиала ФГУП "ЦС "Звездочка" "35 СРЗ"
61.	ТЮКАВИН Алексей Михайлович	директор Мурманского транспортного филиала ОАО "ГМК "Норильский никель"
62.	ТЮТИН Николай Егорович	начальник отдела экономического развития администрации муниципального образования Кольский район Мурманской областной Думы
63.	ТЯМУШКИН Игорь Руфович	первый заместитель начальника управления "Т" ФСБ России
64.	УВАРОВ Владимир Тимофеевич	и. о. заместителя начальника Мурманского линейного отдела Северного управления Госморречнадзора

- | | | |
|-----|---|---|
| 65. | ФРОЛОВ
Валерий Семенович | помощник члена Совета Федерации В.А.Попова |
| 66. | Цымбал
Виктор Иванович | ведущий советник аппарата Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике |
| 67. | ЧЕРНЫШЕНКО
Игорь Константинович | депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации |
| 68. | ЧЕЛЯДИН
Сергей Валентинович | генеральный директор ОАО "Морской порт Санкт-Петербург" |
| 69. | ЧУЙКОВ
Юрий Валерьевич | начальник отдела нефтегазового комплекса департамента промышленности и транспорта Мурманской области |
| 70. | ШАПОВАЛЬЯНЦ
Андрей Георгиевич | генеральный директор ОАО "Управляющая компания "Мурманский транспортный узел" |
| 71. | ШЕСТОПАЛОВ
Евгений Владимирович | начальник отдела инженерно-технических мероприятий, радиационной, химической, биологической и медицинской защиты — заместитель начальника Главного управления МЧС по Мурманской области |
| 72. | ШИЯН
Николай Иванович | начальник отдела законодательства по вопросам безопасности, уголовного права и судебной системы Правового управления Аппарата Совета Федерации |
| 73. | ЮШИН
Юрий Николаевич | начальник отделения службы пограничного контроля Пограничного управления ФСБ России по Мурманской области |

А.В. Макаров,
первый заместитель губернатора Мурманской области

Приветствие

От имени губернатора и правительства области я сердечно вас приветствую на таком большом совещании. Вопрос, который сегодня рассматривается, очень и очень важен. Мы придаем очень большое значение развитию транспортного узла, и в частности развитию наших портовых зон. Это задача номер один, потому что поступление грузов в Мурманскую область с учетом Штокманского газового месторождения и будущего развития наших предприятий будет завязано на Мурманский транспортный узел.

Сегодня мы на 90 процентов уверены, что конкурс, который пройдет по вопросу создания портовой особой экономической зоны, мы выиграем. Нельзя участвовать в конкурсе и быть в этом неуверенным. Я думаю, что это будет второе дыхание для Мурманска, для мурманского региона. Те особые условия, которые будут созданы, это упрощенное налогообложение, принятие регулирующих документов, которые позволят нашим рыбакам, рыбообработчикам жить по европейским меркам, вернет и рыбу, и повернет суда в родной порт, позволит конкурировать очень серьезно с той же самой Норвегией. Мурманск должен стать более привлекательным для наших моряков, рыбаков, чем европейские порты, чем тот же самый Киркинес.

Я хотел бы пожелать успехов сегодняшнему совещанию, чтобы те трудные вопросы, которые вы будете рассматривать, были в конечном итоге решены. Еще раз хочу поблагодарить всех наших гостей, участников этого совещания за то, что они сумели найти время, подготовиться к этому совещанию и с таким вниманием подойти к мурманскому региону.

Я предоставляю слово Попову Вячеславу Алексеевичу. Он будет вести совещание. Спасибо большое. Успехов и удачи.

В.А. Попов,
*председатель Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике*

Вступительное слово

Доброе утро, коллеги! Сегодня мы проводим выездное совещание Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике на тему "О границах морского порта Мурманск и законодательном обеспечении развития Мурманского транспортного узла".

Прежде всего, я хотел бы по поручению моих коллег, членов Комиссии, выразить слова благодарности и признательности первому заместителю губернатора Александру Васильевичу Макарову и в его лице сотрудникам аппарата Мурманской областной Думы и правительства области, за ту организационную работу, которая проделана при подготовке данного совещания.

В совещании принимают участие полномочные представители министерств и ведомств, представители Мурманской областной Думы и правительства области, представители администраций муниципальных образований области, руководители и представители предприятий и организаций морской сферы деятельности.

Основные проблемы Мурманского транспортного узла обозначены в выступлении Евгения Викторовича. Я предлагаю перейти к конкретной работе, предметной работе.

И хочу просить всех, кто будет выступать, учитывая, что здесь собралась аудитория абсолютно профессиональная: здесь никому из присутствующих не нужен ликбез, разъ-

яснять, что есть что, здесь все все знают и все все понимают. Поэтому предлагаю работу нашу вести предметно, то есть предельно конкретно, без излишних обоснований. Обоснования только по предложениям о путях решения проблемы. То есть проблему обозначить и обоснование к решению, к предложению в решение этой проблемы. Только это, никакой воды.

Предлагаю следующий регламент. Доклады — до 15 минут. Выступления — до 8 минут, 9 уже никому не дам, не обижайтесь. Прошу вас жестко придерживаться регламента.

Дискуссионная реплика — до 3 минут. Время нашей работы с 10 до 14 часов. Перерыв через полтора часа работы. В 11.45 сделаем перерыв на 15 минут.

Комиссия по национальной морской политике имеет протокольное поручение Совета Федерации — вести мониторинг закона о портах. Почему мы такое поручение получили? Потому что наша комиссия работала еще на этапе подготовки этого закона в Государственной Думе.

Мы заняли очень активную позицию. Многие наши предложения вошли в закон, но часть предложений не вошла. И по этой причине мы считаем, что закон получился хуже, чем он мог быть. Потому что наши предложения, с нашей точки зрения, практически безукоризненны.

И не приняты они были не потому, что они плохие, не потому, что они по смыслу не подходят, а по причинам даже не лоббистского, а чисто снобистского, что ли, характера. Но я думаю, что с новым составом Государственной Думы мы более плотно будем работать.

Мы выступили со своей позицией и получили поручение провести мониторинг закона для того, чтобы за весеннюю сессию, то есть к лету, завершить этот мониторинг и, если будет потребность, выступить с законодательными инициативами с поправками к этому закону.

Поэтому и вас прошу, коллеги, именно исходя из этого, если у вас есть критика к закону, если у вас есть конкретные предложения, имейте в виду, что наша комиссия будет готовить соответствующие поправки к закону о портах.

Это первое, почему мы здесь. Мы ведем мониторинг и хотим узнать, что мешает работать закону.

Вот Евгений Викторович сказал, что до сих пор нет единой администрации портов. А нас интересует — почему нет? Что мешает выполнить закон? Закон — для всех закон. Нравится он, не нравится, но закон принят. Это как у военных — можно дискуссию вести до принятия решения. Решение принято — либо закон появился, либо приказ, неважно, нужно идти всем в одном направлении и исполнять.

Поэтому еще раз акцентирую ваше внимание, коллеги: меньше воды, больше конкретики — нам мешает выполнить вот эту статью закона то-то и то-то. Для того, чтобы ее выполнить, надо сделать вот это и вот это, мы предлагаем то-то и то-то.

А полномочных представителей федеральных органов исполнительной власти я прошу в своих выступлениях сосредоточиться на информации о принятых мерах министерствами и ведомствами по реализации Посланий и поручений Президента Российской Федерации по созданию благоприятных условий для развития портов и, в частности, Мурманского транспортного узла в части, касающейся представляемого органа власти.

Сегодня один из главных вопросов — это границы портов. На примере Мурманского порта мы хотим отработать методику подхода и решения проблем с границами порта, как с сухопутными, так и на акватории. Вот цель нашей сегодняшней работы.

Наша комиссия с первых дней создания ведет мониторинг законодательства морской сферы деятельности.

Для возрождения многих составляющих морской сферы деятельности требуется создание благоприятных условий работы. В первую очередь необходимо совершенствование существующего бюджетного, налогового, таможенного, земельного и водного законодательства, а также законодательства, регулирующего контроль в портах.

В настоящее время организация контроля в наших портах не соответствует общепринятой международной практике и тормозит их развитие.

В законотворческой работе необходимо внедрять механизм максимально публичной общественной экспертизы каждого нового проекта нормативного правового акта. Мы, например, с первого дня своей работы публикуем все материалы проводимого мониторинга действующего законодательства.

Рассмотрению ситуации в портах было посвящено совместное заседание президиума Госсовета и Морской коллегии 2 мая 2007 года в Мурманске. И какие мы видим результаты в порту Мурманск?

Правительство области и Минтранс России уже более двух лет не могут согласовать проект постановления Правительства Российской Федерации об утверждении границ порта. Наша задача на данном совещании найти согласованные решения этого вопроса. Это основная цель нашего совещания.

По результатам сегодняшней работы будет подготовлен протокол и изданы рекомендации нашей комиссии.

Предложения в протокол и рекомендации прошу передать в аппарат комиссии Виктору Ивановичу Цымбалу. Они обязательно будут нами учтены.

По регламенту, я вижу, возражений нет.

Слово для приветствия и доклада предоставляется председателю Мурманской областной Думы Никоре Евгению Викторовичу.

ДОКЛАДЫ И ВЫСТУПЛЕНИЯ УЧАСТНИКОВ СОВЕЩАНИЯ

Е.В. Никора,
председатель Мурманской областной Думы

О развитии порта Мурманск и Мурманского транспортного узла

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемый Геннадий Дмитриевич, уважаемые коллеги! Для нас, для мурманского региона, большая честь принимать столь представительное совещание. Мы действительно уделяем пристальное внимание рассматриваемой теме.

Наша Мурманская область является тем краем, где начинается Россия, северными воротами нашей страны. Важное геополитическое положение, возможность круглогодичной навигации с прямыми выходами на международные морские торговые пути в сочетании с уникальной по составу и запасам минерально-сырьевой базой обусловили формирование на территории области крупного индустриального центра. В Мурманской области осуществляются крупнейшие инвестиционные проекты, имеющие федеральное значение. Среди них реализация генеральной схемы Мурманского транспортного узла, развитие нефтегазовой отрасли в Арктике, прежде всего на шельфе, и тем самым наш северный регион приобретает совершенно новое значение как крупнейший логистический центр России.

Через Мурманскую область будет проходить огромный объем грузов в процессе обустройства Штокмановского газового месторождения, и строительства завода по сжижению природного газа. Наш регион станет базой перевалки топлива для его дальнейшей отправки на рынки Европы и Соединенных Штатов Америки, местом размещения береговой инфраструктуры, и, наконец, центром международного взаимодействия нефтегазовых компаний, инвесторов и поставщиков.

Мы считаем, что с учетом усиливающейся конкуренции на мировых рынках значение Мурманского транспортного узла возрастает, и эта функция становится определяющей не только для экономики нашего Заполярного края, но и важной составляющей для всей российской экономики.

Преимущества Кольского залива и конкурентоспособность Мурманского транспортного узла, порта — это факторы, создающие уникальные в России условия для строительства портов и формирования конкурентоспособных транспортных схем для экспорта массовых сырьевых грузов с использованием крупнотоннажных судов грузоподъемностью до 300 тыс. тонн.

Каковы эти факторы? Это свободная, незастроенная и неосвоенная территория, это глубоководная, незамерзающая и защищенная от волнения акватория, это свободный выход в открытый океан с относительно небольшой интенсивностью судоходства, близость транспортного узла к европейскому и американскому рынкам, возможность использования международных транспортных коридоров (Севморпуть, Транссиб и Север — Юг), надежная связь Кольского полуострова по магистралям железнодорожного, автомобильного, а в перспективе и трубопроводного транспорта (с освоением Штокмановского месторождения) с промышленно развитыми регионами России.

Мурманский транспортный узел уже стал более конкурентоспособным. Возможностями, позволяющими принимать суда водоизмещением более 200 тыс. тонн, не располагает ни один порт в Европейской части России.

Согласно генеральной схеме развития Мурманского транспортного узла, разработанной по поручению Правительства Российской Федерации, его грузооборот даже по самым пессимистическим оценкам прогнозируется в объеме 47 млн. тонн уже к 2010 году. Для этого планируется осуществить дальнейшее развитие и модернизацию действующих портовых мощностей на восточном берегу, построить терминалы на западном берегу, в том числе комплексы по перегрузке угля, контейнеров, нефти с причалами, способными принимать супертанкеры. Переместив в будущем перевалку угля с восточного на западный берег, на освободившихся площадях можно будет построить современный контейнерный терминал и создать мощности по переработке других экологически неопасных грузов.

Решающую роль в широкомасштабном хозяйственном освоении северных районов, особенно Арктической зоны страны, играл и будет играть Северный морской путь. Эффективность управления атомоходами ОАО "Мурманское морское пароходство", высокий уровень технического обслуживания судов и безаварийность стали гарантом для многих зарубежных стран, которые инвестируют значительные капиталовложения для выполнения работ, связанных с физической защитой и повышением радиационной безопасности ледокольного атомного флота.

Вопрос передачи атомного ледокольного флота в управление Росатома обсуждался недавно на совещании в Мурманске с участием представителей Росатома, Ростехнадзора, Федерального агентства морского и речного транспорта, Атомэнергопрома и администрации Мурманской области.

Как вы знаете, в настоящее время атомный ледокольный флот находится в доверительном управлении "Мурманского морского пароходства", а "Атомфлот" осуществляет техническое обслуживание судов. Срок действия договора с пароходством о доверительном управлении флотом истекает 28 августа 2008 года. После этого управление, как предполагается, будет передано Росатому через "Атомфлот", который, как ранее заявлял руководитель госкорпорации Росатом Сергей Владиленович Кириенко, войдет в структуру корпорации.

Росатом уже имеет программу финансового оздоровления "Атомфлота" в рамках его вхождения в состав госкорпорации. У "Атомфлота" есть определенные проблемы, как отмечалось на совещании, но уже понятно, как их решать, также планируется привлекать значительные субсидии из федерального бюджета. Также планируется пересмотреть тариф на проводку судов, обращаю внимание, что последний раз это делалось в 2002 году, и ввести абонентскую плату с морских пароходств за поддержание флота и баз технического обслуживания в рабочем состоянии.

В случае увеличения, и мы на это надеемся, товарооборота в северных морях, Росатом и "Атомфлот" смогут работать без субсидий со стороны госбюджета. Хотелось бы, кстати говоря, сказать огромное спасибо Мурманскому морскому пароходству за то, что атомный ледокольный флот у нас в стране до сих пор есть. И мы считаем, что одной из главных, актуальнейших задач для всех нас, в том числе для присутствующих здесь, является сохранение уникальных высококвалифицированных кадров при передаче ледокольного флота из управления ОАО "Мурманское морское пароходство".

В 2007 году дальнейшее развитие получил вопрос создания Мурманской портовой особой экономической зоны. В апреле 2007 года в ежегодном Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президент России подчеркнул необходимость развития морских портов и предложил не только разработать и принять инвестпрограммы развития российских портов, но и определиться с созданием нескольких свободных портовых экономических зон.

Одна из таких зон с большой долей вероятности может появиться в Мурманской области. Как вы знаете, правительство Мурманской области уже подготовило пакет документов для участия в конкурсе, и в ближайшее время, конкретно — завтра, Мурманская областная Дума планирует принять проект постановления по данному вопросу.

8 ноября 2007 года был принят Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Времени прошло немного с принятия этого закона, но у предприятий, для которых он и создавался, уже есть ряд предложений по данному закону. И у Мурманской областной Думы они имеются.

Я полагаю, что руководители этих предприятий сами подробно смогут рассказать о своих проблемах, я же хочу остановиться на следующем моменте. Одной из важнейших составляющих является определение границ морского порта Мурманск, развитие портовой инфраструктуры, как по перевалке грузов, так и по осуществлению государственного портового контроля и обеспечению безопасности мореплавания.

До сих пор в Мурманске нет единой морской администрации порта и органа, координирующего деятельность различных ведомств, в том числе в области безопасности мореплавания и защиты окружающей среды от загрязнения с судов. Отсутствует государственная система выполнения не только национальных, но и международных норм безопасности мореплавания. Сложившаяся ситуация требует незамедлительного законодательного регулирования. Необходимо срочно выработать предложения по решению этой проблемы.

Думается, что данное совещание должно дать мощный толчок Правительству Российской Федерации и федеральным органам государственной власти для утверждения границы территории морского порта. Спасибо большое за это организаторам этого совещания, членам Совета Федерации.

Регулирование деятельности морских портов Российской Федерации осуществляется нормативными правовыми актами нашего государства. Мы, как субъект Российской Федерации, обладаем правом законодательной инициативы, имеем право вносить проекты федеральных законов. По предметам ведения, которые выходят за пределы нашей региональной компетенции, мы имеем возможность взаимодействовать с профильными комитетами и комиссиями Федерального Собрания Российской Федерации. Нам хотелось бы, чтобы к мнению региональных структур, муниципальных образований больше прислушивались на федеральном уровне, а субъектам Российской Федерации предоставили больше прав в сфере законодательного регулирования.

Развитие области требует принятия ответственных решений как на федеральном, так и на региональном уровне. Новый депутатский корпус намерен уделять самое пристальное внимание развитию экономики области. Безусловно, по многим вопросам мы занимаем самостоятельную позицию, но в вопросах экономического развития наша позиция совпадает с позицией исполнительной власти. Мы будем поддерживать инициативы губернатора и правительства Мурманской области в этом направлении.

Депутатский корпус Мурманской областной Думы видит свою роль в обеспечении законодательной поддержки и эффективном взаимодействии органов власти местного, регионального и федерального уровня. Мы готовы работать над формированием региональной нормативно-правовой базы, необходимой для успешной реализации проектов и создания благоприятных условий для их участников. Но это не касается налогового законодательства и законодательства, обеспечивающего экологическую безопасность при проведении работ.

Законодательство направлено на стимулирование производства, инвестиций, внедрение инновационных технологий, на привлечение и подготовку высококвалифицированных кадров. Для этого нам нужна помощь Совета Федерации и Государственной Думы.

И я хотел бы поблагодарить Игоря Константиновича Чернышенко за его участие в сегодняшнем мероприятии. А мы для разработки необходимых законопроектов готовы проводить депутатские слушания с привлечением представителей государственной власти федерального и регионального уровней, органов местного самоуправления, предпринимателей, экспертов неправительственных организаций.

Инструментом для работы с местным уровнем, с муниципалитетами является Координационный совет в представительных органах местного самоуправления, который создан при Мурманской областной Думе. В рамках его работы мы можем давать органам местного самоуправления рекомендации, разъяснять важность принятия тех или иных решений. Углубленный обмен мнениями участников совещания поможет полнее вскрыть проблемы, стоящие перед собравшимися здесь участниками, и даст мощный толчок для реализации высказанных замечаний, быстрее завершения работы по утверждению границ порта Мурманск и развитию Мурманского транспортного узла.

Уже в состоявшейся вчера дискуссии речь шла о том, что мы не сможем сегодня решить все проблемы.

После совещания в Мурманском морском рыбном порту стало понятно, что необходимо взаимодействовать и с Советом Федерации, и с Государственной Думой для того, чтобы решать вопросы и в отраслевом разрезе. Например, столь важной для Мурманской области отрасли, как рыбная.

Сегодня необходимо не только обсуждать, но и решать конкретные проблемы. Спасибо.

В.А. Попов. Слово для доклада предоставляется Андрею Васильевичу Лаврищеву — заместителю директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта нашего Министерства транспорта.

А.В. Лаврищев,
*заместитель директора Департамента государственной
политики в области морского и речного транспорта
Министерства транспорта Российской Федерации*

**О границах морского порта Мурманск
и ходе реализации Федерального закона
"О морских портах в Российской Федерации
и о внесении изменений в отдельные законодательные акты
Российской Федерации**

Спасибо, Вячеслав Алексеевич.

На эффективность деятельности морских портов Российской Федерации существенным образом влияло отсутствие комплексной законодательной базы, обеспечивающей правовые механизмы функционирования и развития морских портов.

Принятый в 2007 году закон о морских портах Российской Федерации, внесении изменений в отдельные законодательные акты, стал ключевым элементом нормативного правового регулирования деятельности в рассматриваемой сфере. В законе закреплён порядок государственного регулирования деятельности в морских портах, установлены полномочия Правительства Российской Федерации по утверждению границ морских портов, включены положения о строительстве, расширении морских портов, их открытии и закрытии для оказания услуг, урегулированы земельные отношения.

Существенное значение с точки зрения развития морских портов и повышения их конкурентоспособности имеет положение закона, предусматривающее фиксированный срок заключения договоров аренды — 49 лет, если более короткий срок не будет заявлен арендатором. В законе сохраняется действующий порядок размещения морских портов на любой из предусмотренных земельным законодательством категории земель с сохранением целевого использования земельных участков для размещения морского порта.

В отношении формы собственности на земельные участки, включенные в границы морских портов, в законе сохранён общий принцип Земельного кодекса Российской Фе-

дерации о запрете на предоставление в частную собственность земельных участков, ограниченных в обороте. При этом с учетом необходимости повышения инвестиционной привлекательности морских портов закон предоставляет возможность оформления в частную собственность расположенных в границах морских портов земельных участков, занятых портовыми гидротехническими сооружениями, зданиями, строениями, сооружениями, используемыми для осуществления деятельности в морском порту.

Несмотря на то, что закон направлен на комплексное решение основных вопросов функционирования морских портов, при формировании закона нам не удалось решить все вопросы, и поэтому в тексте содержится ряд норм, реализация которых влечет за собой подготовку отдельных актов Правительства Российской Федерации. К наиболее значимым можно отнести утверждение порядка ведения Реестра морских портов, утверждение порядка осуществления контроля в пунктах пропуска через госграницу в морских портах и об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним.

В настоящее время Министерством транспорта Российской Федерации разработан проект распоряжения Правительства по утверждению тех нормативных актов Правительства, которые необходимо разработать в развитие закона о портах, и в ближайшее время мы его согласуем и направим на утверждение в Правительство.

Этот проект распоряжения подразумевает, что ряд нормативных актов Правительства будет подготовлен и утвержден в 2008 году за исключением (Министерство транспорта тоже ставит эту задачу перед собой на 2008 год) утверждения границ портов, то есть восемь актов. Границы порта утверждаются тоже нормативными актами Правительства. Как вы знаете, больше 60 портов, границы которых нам надо утвердить.

Говоря о проблеме границ порта так, как поставлено в теме нашего сегодняшнего совещания, я дальше подробно остановлюсь на ходе подготовки комплекта документов по границам портов. В дальнейшем выступающие меня поправят в наших оценках, вместе мы выработаем предложения, как в оперативном порядке подготовить необходимый комплект документов и внести его в Правительство.

В настоящее время в Российской Федерации актами Правительства утверждены границы двух портов: это порт Высоцк и пассажирский порт Санкт-Петербург. Министерство транспорта в феврале внесло в Правительство согласованные со всеми федеральными органами исполнительной власти границы портов Варандей и Пригородное. На согласования в других федеральных органах исполнительной власти находятся границы портов Кавказ, Тамань, Мыс Лазарева, Ванино, Николаевск-на-Амуре. Еще для ряда портов подготовленный комплект материалов, включая порт Мурманск, находится в Минтрансе России.

Говоря о порте Мурманск, следует упомянуть, что границами порта Мурманск мы занимаемся с 2005 года.

Первая редакция проекта постановления Правительства нами была подготовлена и отправлена на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти в ноябре 2005 года. При этом тогда в границы порта были включены все сооружения, используемые для осуществления операций, связанных с обслуживанием судов, используемых в целях торгового мореплавания, и земельные участки, на которых расположены указанные сооружения. В том числе в границы порта были включены причалы, находящиеся в оперативном управлении Министерства обороны и используемые для перевалки грузов.

Кроме того, с учетом проводимой работы по созданию единых администраций мы включили в границы порта Мурманск и Мурманский рыбный порт.

Проект был согласован с рядом министерств. Не получили мы тогда согласования Министерства обороны, Федеральной службы безопасности, Министерства сельского хозяйства.

Министерство обороны и Федеральная служба безопасности возражали против включения в границы порта земельных участков, на которых расположены объекты, находящиеся в оперативном управлении Министерства обороны.

Министерство сельского хозяйства на том этапе возражало против включения в границы порта Мурманск рыбного порта.

После доработки указанного акта мы его повторно направили на согласование в октябре 2006 года. Опять у нас не все получилось. В основном на том этапе трудности у нас возникли с Министерством обороны и правительством Мурманской области относительно включения или не включения в границы порта 35-го судоремонтного завода Министерства обороны.

Мы провели дополнительную работу, запросили дополнительные материалы. К настоящему времени в министерстве находится доработанный комплект материалов по границам порта Мурманск, согласованный с Мурманской областью, с Росморречфлотом, который включает в себя те земельные участки и акваторию порта, которые в настоящее время используются для перевалки грузов, и перспективные районы на западном берегу Кольского залива.

С 2005 года мы занимаемся проблемой Мурманского порта. Периодически возникают вопросы, связанные с учетом тех или иных факторов. Дополнительный фактор осени прошлого года — это так называемые пункты сдачи уловов по постановлению 560, которое издано в целях упрощения порядка пересечения границы рыбопромысловыми судами. Здесь работа нами проводится совместно с Госкомрыболовством, хотя взаимопонимания у нас нет. Например, первоначальные данные включали необходимость включения портопунктов Мурманской области, последний вариант пришел без портопунктов в Мурманской области.

Мы строим работу так, чтобы было взаимопонимание. Простой вопрос — определить границы и отправить их на согласование всем. Принятый закон о портах уточнил методический подход, который необходимо соблюдать для того, чтобы можно было говорить о том, что материалы к утверждению Правительством готовы.

Что мы понимаем под основными вопросами, которые должны быть учтены при подготовке границ?

Прежде всего, мы считаем, что для того, чтобы тот или иной земельный участок был включен в границы порта, прежде всего он должен быть оформлен, то есть на него должен быть оформлен кадастровый план. Потому что разговоры без кадастрового плана фактически не приводят ни к чему, участок то есть, то его нет.

Кроме того, для участков, которые находятся не в государственной собственности, должны быть: копия свидетельства о регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица — владельца участка, копия свидетельства о регистрации права собственности на земельный участок, копия свидетельства о регистрации права бессрочного пользования или аренды, заявление о включении земельного участка в границы морского порта с согласия собственника на включение земельного участка в границы морского порта. Кроме того, опыт подготовки границ порта выявил необходимость в подготовке, как мы его называем, совмещенного плана границ земельных участков, оформленных, и предлагаемых границ морского порта с тем, чтобы можно было наглядно анализировать вхождение того или иного участка в границы порта.

В принципе я должен сказать, что для таких больших портов, как порт Мурманск, проблема довольно серьезная. У нас недавно поступили только материалы о перечне земельных участков. Этот перечень включает в себя больше 200 земельных участков на 40 листах. Причем сейчас у нас есть закон о портах, а раньше закона не было, оформляли земельные участки кому как хотелось. И я бы еще хотел обратить внимание, что земельные участки должны оформляться для использования в целях портовой деятельности. Потому что анализ той таблицы, которая у меня есть по планам участков, свидетельствует о

том, что предлагается включить в границы порта участки, отведенные для общежития, для базы отдыха, для торгового павильона и даже для городской поликлиники № 24.

Вот те предложения, которые сейчас есть в Министерстве транспорта для границ порта. После того, как Минтранс получил полный комплект документов по Мурманску, мы запланировали проведение ряда совещаний. Эти совещания на первом этапе для больших портов будет проводить заместитель министра транспорта Александр Сергеевич Мишарин. Эти совещания у нас по плану начинаются на следующей неделе. Но надо понимать, что анализ той информации, которая есть, будет приводить к тому, что мы будем отправлять материалы на доработку.

Хотелось бы рассчитывать на взаимопонимание в этой работе.

В.А. Попов. Спасибо, Андрей Васильевич. У меня вопрос такой. Вы объяснили что к чему. А в каком состоянии сейчас определение границ именно Мурманского торгового порта? Вот Вы сказали, что есть несколько вариантов. То есть еще нет даже одного варианта, который был бы готов?

А.В. Лаврищев. У нас сейчас в департаменте находится вариант — таблицы с перечнем кадастровых планов. Мы тесно работаем с правительством Мурманской области, благодаря правительству Мурманской области у нас появился этот перечень.

Материалы у нас есть. Эти материалы согласованы (я так понимаю, Александр Витальевич возглавлял эту работу) со штабом Северного Флота и с правительством Мурманской области и представлены через Федеральное агентство морского и речного транспорта в Минтранс.

Дальше. Этот вариант нами будет анализироваться по тем параметрам, которым должны удовлетворять материалы. После их доработки мы их отправляем на согласование в федеральные органы исполнительной власти. Но это будет уже третья редакция, которую мы отправляем. Я хотел бы обратить внимание, что мы уже два раза пробовали, и периодически возникают те или иные спорные моменты, которые не имеют однозначного решения.

Последний пример, который я приводил, что Минобороны категорически возражало против включения 35-го завода, а правительство Мурманской области с такой категоричностью настаивало на его решении. И я считаю, с 35-м заводом мы год просто потеряли в наших спорах о необходимости его включения в границы порта Мурманск.

В.А. Попов. И за это время 35-й завод ушел из-под Министерства обороны под ФГУП "ЦС "Звездочка".

А.В. Лаврищев. Но Минпром тоже не "за".

В.А. Попов. Понял. То есть конкретно заявить, что документ по границам порта Мурманск будет согласован с Министерством транспорта Российской Федерации и мы получим границы порта, не можем?

А.В. Лаврищев. Я хочу сказать, что до конца марта Минтранс подготовит комплект и отправит его на согласование. Но это те материалы, которые еще надо будет анализировать на карте. С общежитием, с базой отдыха, с городской поликлиникой мы, естественно, будем разбираться.

Надо ведь понимать, для чего делаются границы порта. Границы порта, по-хорошему, это зона с особым режимом, поэтому включать туда поликлинику, в которую потом посетители не смогут ходить, неправильно.

С одной стороны, я еще раз хотел подчеркнуть: проблема простая, но когда доходит до деталей, до земельных участков, и эти земельные участки надо объединить в порт, вот здесь у нас проблема.

После выхода закона нам всем надо переосмыслить подходы, потому что в законе написано: земельные участки, предназначенные для деятельности в морском порту.

Поэтому в марте мы правительство Мурманской области пригласим, нужны еще заинтересованные стороны. Но не исключено, что появятся другие вопросы.

Г.Д. Олейник. У меня два вопроса.

Вопрос первый. Вы говорите, что в стадии разработки находится 60 портовых зон. Какая-то приоритетность существует среди них или в порядке очередности? Есть порты, которые 30 млн. тонн имеют перевалку, а есть те, которые один миллион. Вот они равноценны для вас или нет?

А.В. Лаврищев. Мы сторонники, естественно, для крупных, определяющих портов провести эту работу в первую очередь.

Г.Д. Олейник. Вот я и хочу это уточнить.

А.В. Лаврищев. Но, к сожалению, для крупных портов вот эти земельные отношения наиболее запутанные.

Г.Д. Олейник. Это понятно, но приоритет существует? Мурманский порт какой в очереди? В десятке, в пятерке, в двадцатке?

А.В. Лаврищев. Первый, как я сказал.

Г.Д. Олейник. И второй вопрос: какова возможность в последующем изменить границы порта, предусматривается ли изменение границ порта или нет, или вы утвердили границы, и это неприкасаемо?

А.В. Лаврищев. Надо иметь в виду следующее: статьей 7 закона о портах предусмотрено, что решение о создании либо расширении порта принимается Правительством на основе схем территориального планирования.

Г.Д. Олейник. Но возможность такая существует?

А.В. Лаврищев. Безусловно.

Г.Д. Олейник. Тогда почему Вы неразрешимые вопросы возводите в абсолют, почему не вносите документы с учетом этого? Есть разногласия — ну и пусть. Значит, спорные территории выводите.

А.В. Лаврищев. Вы спросите, Мурманская область согласна вывести? Я согласен все спорные вывести. Но мы с заводом № 35 год разбирались, и будет то же самое. А что значит, я выведу спорные территории? Там перестанут заниматься портовой деятельностью? Там перестанут переваливать грузы, если это причалы, там перестанут работать другие предприятия. Надо себе отдавать отчет в том, что, не включив кого-то в границы, мы прекращаем деятельность, связанную с перевалкой грузов.

Г.Д. Олейник. Но если кто-то не хочет включаться в вашу границу, зачем это насильно делать?

А.В. Лаврищев. Я бы так не ставил вопрос, что кто-то не хочет. Как раз, наоборот, у нас проблема в том, что очень многие хотят, и это надо остановить.

Г.Д. Олейник. Хорошо. И последний вопрос: продажа 100 процентов акций ОАО Рыбный порт 3 июня каким-то образом повлияет на ваши действия или нет? На конкурс выставляется 100 процентов акций.

А.В. Лаврищев. Я не думаю, что продажа акций, так или иначе, влияет на границу порта. В моем понимании, нет.

Г.Д. Олейник. То есть никакого влияния не окажет на это?

А.В. Лаврищев. Да.

В.А. Попов. У кого есть вопросы к докладчику? Нет. Спасибо, Андрей Васильевич.

СПРАВКА **по вопросу установления границ морского порта Мурманск**

В целях реализации Плана мероприятий по результатам проверки Контрольным управлением Президента Российской Федерации выполнения федеральными органами исполнительной власти и подведомственными им организациями законодательства, регулирующего вопросы управления имуществом комплексом в морских портах Российской Федерации и развития портовой инфраструктуры, (поручение Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2005 г. № АЖ-П9-6496) Минтранс России совместно с Росморречфлотом осуществляет подготовку проекта акта Правительства Россий-

ской Федерации об установлении границ территории и акватории морского порта Мурманск.

Минтранс России подготовил и письмом от 28 ноября 2005 г. № СА-23/7696 направил на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти проект постановления Правительства Российской Федерации "Об открытии морского торгового порта Мурманск для международного сообщения и захода иностранных судов и установлении многостороннего постоянного морского грузопассажирского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском торговом порту Мурманск", предусматривающий утверждение границ территории и акватории порта.

При этом в границы порта были включены все сооружения, используемые для осуществления операций, связанных с обслуживанием судов, используемых в целях торгового мореплавания, и земельные участки, на которых расположены указанные сооружения. В том числе в границы порта были включены причалы, находящиеся в оперативном управлении Минобороны России, используемые для перевалки грузов.

С учетом проводимой работы по созданию единых администраций морских торговых и рыбных портов Минтранс России был предложен подход к описанию границ портов, предусматривающий включение территории и акватории морского рыбного порта Мурманск в границы морского торгового порта Мурманск.

Проект постановления был согласован с МИД России, МВД России, Минздравсоцразвития России и правительством Мурманской области.

Минфин России и Минэкономразвития России не согласовали проект постановления, предложив уточнить порядок финансирования мероприятий по проектированию, строительству (реконструкции), оборудованию и техническому оснащению пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в указанном порту.

Минобороны России, ФСБ России и Минсельхоз России высказали замечания, касающиеся описания границ территории и акватории порта.

Минобороны России и ФСБ России настаивали на исключении из границ порта земельных участков, на которых расположены объекты, находящиеся в оперативном управлении Минобороны России.

Минсельхоз России не согласовал объединение территорий и акваторий морского рыбного и торгового портов.

С учетом установленных протоколом совещания у Председателя Правительства Российской Федерации М.Е. Фрадкова в г. Мурманске от 11 октября 2005 г. № МФ-П9-45пр сроков подготовки предложений по установлению границ морского торгового порта Мурманск и отсутствия бюджетного финансирования на проектирование, строительство, оборудование и техническое оснащение пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в указанном порту было признано целесообразным подготовить отдельный акт Правительства Российской Федерации об установлении границ морского торгового порта Мурманск.

В целях устранения замечаний Минобороны России и Минсельхоза России Росморречфлоту было поручено доработать описание границ порта.

Доработанный проект постановления Правительства Российской Федерации "Об установлении границ территории и акватории морского торгового порта Мурманск" был направлен на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти письмом от 12 октября 2006 г. № БК-15/6584.

Проект постановления был согласован с МИД России, МВД России, Минздравсоцразвития России, Минэкономразвития России, Минсельхозом России.

Минобороны России и Правительство Мурманской области высказали замечания по проекту постановления.

ФСБ России запросила дополнительные материалы для рассмотрения проекта постановления.

Минобороны России предложило проектом постановления утвердить границы совместной акватории морского порта и пункта базирования военных кораблей.

Правительство Мурманской области предложило включить в границы порта территорию ФГУП "35-й судоремонтный завод" Минобороны России, а также высказало замечания по пояснительной записке к проекту постановления.

С целью устранения замечаний по проекту постановления 23 января 2007 года в Минтрансе России было проведено совещание, по результатам которого Росморречфлоту было поручено проработать вопрос о включении в границы порта территории ФГУП "35 судоремонтный завод" и подготовить для ФСБ России запрашиваемую информацию в возможно полном объеме.

Материалы по запросу ФСБ России были подготовлены и направлены в указанную службу письмом от 28 марта 2007 года № СА-16/2194. Ответ ФСБ России по итогам рассмотрения до настоящего времени в Минтранс России не поступил.

В целях проработки вопроса о включении в границы морского порта Мурманск территории ФГУП "35 судоремонтный завод" Росморречфлотом были направлены соответствующие обращения в Минобороны России и Роспром.

В ходе доработки проекта постановления возникла необходимость подготовить новое описание границ морского порта Мурманск в связи с принятием Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", который отменил ранее действующую в соответствии со статьей 9 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации классификацию морских портов, предусматривающую их деление на торговые, рыбные и специализированные. Кроме того, в соответствии с поручением Президента Российской Федерации от 22 сентября 2007 г. № Пр-1682 потребовалось проработать вопрос о включении в границы морского порта Мурманск "пунктов сдачи уловов" (портопунктов).

Минтрансом России совместно с Росморречфлотом завершается подготовка проекта распоряжения Правительства Российской Федерации "Об утверждении границ территории и акватории морского порта Мурманск" и поясняющих материалов к нему. В возможно короткий срок проект распоряжения планируется направить на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти.

С.М. Леус,
*первый заместитель руководителя
департамента промышленности и транспорта
Мурманской области*

О развитии Мурманского транспортного узла

Добрый день!

Прежде всего, хочу поблагодарить членов комиссии Совета Федерации, сотрудников Совета Федерации за проделанную большую работу. Хочу поблагодарить участников совещания, которые пришли сегодня, и особенно тех, кто нам помогал в сборе информации и в подготовке тех предложений для внесения изменений в законодательство, которые необходимы для обеспечения нормальной работы порта.

Мы сегодня говорим о границах порта, это основная тема, это правильно, но наша задача, задача исполнительных органов Мурманской области, не просто утвердить границы порта, это не самоцель. Это делается для обеспечения нормальной хозяйственной деятельности предприятий морского транспорта и для обеспечения развития Мурманской области, того социально-экономического развития, которого мы все ждем и о котором мы

так достаточно много говорим, возлагая на него большие надежды. Границы порта — это необходимое условие дальнейшего развития порта, потому что от утверждения границ согласно закону зависит развитие пунктов пропуска и всего остального, что связано с работой порта.

Эту работу надо выполнить как можно быстрее. Занимаемся мы этим вплотную даже не с 2005 года, а с 2003 года. Решение юридических проблем порта, акватории является исключительной компетенцией Российской Федерации. И установление границ порта — это обязанность Российской Федерации и всех органов исполнительной и законодательной власти. Мы активно работаем, потому что очень заинтересованы в том, чтобы как можно быстрее границы порта были утверждены и развивалась вся необходимая инфраструктура.

Принятие комплексной стратегии Российской Федерации, осознание на федеральном уровне необходимости развития порта Мурманск для обеспечения конкурентоспособности морского транспорта обусловили разработку генеральной схемы развития Мурманского порта и транспортного узла. Этот документ не несет такой нормативной нагрузки, однако, он очень важен, потому что будет служить основой для разработки схемы территориального планирования Российской Федерации в области развития федерального транспорта, путей сообщения, информации связи.

Понимая важность Мурманского порта не только для нас, для нашего региона, но и для Российской Федерации, в мае 2007 года было проведено мурманское выездное заседание президиума Госсовета и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Там четко было сказано, что Мурманск — это один из самых перспективных, самых основных портов, который будет служить для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации, а не только нашего региона. Мы благодарны Министерству транспорта за то, что они нашли средства и поручили разработать обоснования инвестиций по комплексному развитию Мурманского транспортного узла. Все материалы, собранные в процессе этой работы, находятся сейчас на экспертизе. Это более 50 томов документации.

На основе анализа различных вариантов размещения объектов были обоснованы предложения по оптимальному составу, мощности и расположению объектов Мурманского транспортного узла.

Первое. Проектом предусматривается развитие морского транспорта, в том числе:

- реконструкция угольного терминала Мурманского морского торгового порта мощностью 9,6 млн. тонн;
- строительство угольного терминала мощностью 20 млн. тонн на западном берегу Кольского залива;
- строительство контейнерного терминала 1 млн. контейнеров (TEU) на восточном берегу Кольского залива;
- строительство нефтяного терминала на 35 млн. тонн;
- развитие акватории для судов дедвейтом = 350 тыс. тонн;
- развитие портового флота;
- строительство экологически безопасного бункеровочного комплекса.

Второе — это развитие логистической и складской инфраструктуры. Мы предусматриваем строительство логистического комплекса и логистического центра, которые будут обеспечивать взаимосвязь всех структур, своевременную и качественную перевалку грузов и его движение.

Для обеспечения портового транспортного узла необходимо серьезное развитие железнодорожного транспорта.

Это, прежде всего, строительство ветки Лавна — Выходной (28 км) для обеспечения развития западного берега и терминала, который мы планируем строить на западном берегу. Это строительство новых парков и расширение существующих железнодорожных станций, и, кроме того, такое резкое увеличение объема перевозимых грузов потребует и

серьезной реконструкции существующей железной дороги практически на всем протяжении от Волховстроя до Мурманска, в том числе и устранения наших узких мест — однопутков, которые сдерживают мощность остальной железной дороги.

Также предусматривалось развитие автомобильного транспорта. Это и федеральные дороги, и развитие транспортной сети и дорожной сети города Мурманска. Кроме того, потребуются решение таких общих вопросов: оборудование пограничного перехода, электроснабжение, обеспечение и развитие системы безопасности мореплавания и целый ряд проектов.



Рис.1

По расчетам экспертов суммарный грузооборот Мурманского транспортного узла (далее — МТУ), к 2010 году составит 28,5 млн. тонн в год, а к 2015 и 2020 годам — 39 и 52 млн. тонн в год соответственно, и это только по консервативному сценарию, который не учитывает дальнейшее развитие МТУ (рис. 1). Если же рассматривать оптимистический прогноз, то экспорт нефти и нефтепродуктов через МТУ к 2020 году составит 33 млн. тонн в год. В основном это нефть месторождений арктического шельфа, которая будет доставляться в порт по челночной схеме малыми танкерами ледового класса, а затем по формированию товарных партий будет транспортироваться из порта магистральными танкерами, дедевитом до 320 тыс. тонн. Касательно оборота контейнеров через МТУ, то

планомерное строительство контейнерных терминалов обеспечит их работу с мощностью к 2015 году — 1,1 млн., а к 2020 году — 4,4 млн. TEU. Основной поток контейнеров предполагает транзитное направление Азия — Европа — Северная Америка.

По нейтральному и оптимистичному сценариям развития, как вы видите, суммарный грузооборот МТУ значительно возрастет.



Рис. 2

Основные технико-экономические показатели проекта "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла" показаны на рис. 2.

Мурманск в этом плане очень перспективный порт, потому что намного эффективнее небольшими танкерами-челноками ледового класса доставлять в Мурманск небольшие партии нефти, здесь ее накапливать в товарные партии, затем большими танкерами девейтом свыше 200 тыс. тонн отправлять на экспорт. В этом плане экономические показатели перевалки нефти и экспорта значительно возрастают.

Это ни в коем случае не говорит о том, что это догма, что транспортный узел замкнется в этих границах. Затем, по мере необходимости, по мере строительства объектов то, что мы понимаем под Мурманским транспортным узлом, будет значительно расширяться.

Уже говорили о том, что в порту очень много различных собственников, сталкивается много различных интересов — и перевозчиков, и стивидорных компаний. Для этого на

том же совместном заседании президиума Госсовета и Морской коллегии было принято решение о создании Мурманской управляющей компании, которая будет управлять Мурманским транспортным узлом.

Это решение и поручение Президента выполнено.

26 декабря 2007 года в Москве в Минтрансе России был подписан учредительный договор о создании ОАО "Управляющая компания "Мурманский транспортный узел". В состав учредителей наряду с Правительством Мурманской области вошли ОАО "Мурманский морской торговый порт" (40%), ОАО "РЖД" (25%), ОАО "НК "Роснефть" (15%) ФГУП "Росморпорт" (15%).

Основные задачи УК:

- рост капитализации предприятий Мурманского транспортного узла;
- повышение экономической эффективности за счет развития и финансирования специализации стивидорного бизнеса, а так же реализации направленных на это крупных инвестиционных проектов;

- выход на новый сегмент рынка транзитных грузов за счет совместной разработки с государством и внедрения модели единого транзитного тарифа, прежде всего в рамках девятого транспортного коридора и коридора Север—Юг;

- соответствие уровня предоставляемых услуг наивысшим мировым стандартам в портовой индустрии;

- рост грузооборота за счет развития новых мощностей по перевалке грузов и диверсификации номенклатуры грузов;

- подготовка к выходу на международные и российские рынки капитала — первичное публичное размещение (IPO).

Основные функции УК:

- разработка и реализация стратегии развития Мурманского транспортного узла;
- осуществление "под ключ" крупных инвестиционных проектов на базе нескольких стивидорных компаний с учетом интересов каждой из них;

- обеспечение взаимодействия по общим для всех компаний — учредителей вопросам с государственными профильными ведомствами и компаниями;

- внедрение современных систем управления и логистики в компаниях Мурманского транспортного узла.

Думаю, что в дальнейшем состав акционеров компании может изменяться в зависимости от конкретных начатых работ другими участниками Мурманского транспортного узла.

Задачи ее очень разнообразны, и мы надеемся, что она будет готовить условия для развития новых терминалов, новых перегрузочных мощностей, обеспечивать различными рычагами воздействия согласованные действия всех участников Мурманского транспортного узла для того, чтобы наиболее оптимально воспользоваться теми природными условиями, которые у нас существуют.

Ситуационно размещение новых объектов, которые предлагают эксперты, это и развитие западного берега — два терминала (нефтеперевалочный и по перевалке угля), развитие восточного берега и строительство нового контейнерного терминала.

Это предложения достаточно продуманные, с большинством из них мы согласны.

Учитывая, что береговая черта восточного берега Кольского залива занята и используется полностью, у нас возникают, скажем так, проблемы с возможным развитием транспортного узла.

Размещение основных объектов в Кольском заливе, предусмотренных планом развития Мурманского транспортного узла показано на рис. 3. Проектом предполагается как модернизация существующего в порту угольного терминала и строительство контейнерного терминала на восточном берегу залива, так и строительство нефтяного и угольного терминалов на западном берегу.



ПРАВИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



ДЕПАРТАМЕНТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Рис. 3

Строительство контейнерных перегрузочных комплексов международного класса в Кольском заливе, обладающим несомненными природными и географическими преимуществами и имеющим прямой выход в открытый океан, является одним из поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина по итогам совместного заседания президиума Государственного совета Российской Федерации и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 2 мая 2007 года в Мурманске.

Конкретно о теме нашего сегодняшнего совещания о границах порта. Андрей Васильевич хорошо описал складывающуюся ситуацию и все те шаги, которые предпринимались в плане утверждения границ порта. Это была очень активная работа, но те планы, те предложения, которые мы давали, наталкивались на противодействие.

Так, в период подготовки самого первого варианта неожиданно возникли активно используемые полигоны боевой подготовки в среднем колене Кольского залива, потом мы эти вопросы снимали. Затем возник вопрос с Минсельхозом о том, будет ли входить рыбный порт в границы порта Мурманск или нет? Этот вопрос был снят с принятием закона о портах.

В настоящее время Федеральным агентством морского и речного транспорта проводится корректировка последнего варианта, который в очередной раз будет направлен на согласование. На рис. 4 показаны предлагаемые участки, которые войдут в границы порта, что мы предлагаем и что сейчас проходит согласование.

Не знаю, почему поликлиника № 24 вошла в состав территории порта. Возникли вопросы о вхождении 15 таких территориальных крупных участков. На сегодня это более 200 собственников. Участки на рис. 4 — это часть, которая касается рыбного порта.



ПРАВИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



Рис. 4 — общее расположение участков

Возникло требование предоставить все правоустанавливающие документы. А на каком основании? Проектом постановления необходимо утвердить только внешние границы. Тем не менее, нас просят к каждому земельному участку дать описание границ, общую площадь, владельца, пользователя, перечень объектов, сооружений, которые там используются. А если поменяется собственник, если поменяется сооружение, будет построено новое здание? Нам придется вносить изменения в постановление Правительства. Мне кажется, что требования к этим вопросам, мягко говоря, завышены.

Что мы будем говорить о заводе № 35? Прежде всего, я хочу вернуться к самому началу и сказать, что утверждение границ и поддержание нормальной хозяйственной деятельности — это исключительно компетенция федеральных органов власти. Поэтому мы только предлагали какие-то участки включить, и можем четко объяснить, почему мы это делали. Федеральное государственное унитарное предприятие (завод № 35) умирало. Люди оставались без работы. И только благодаря перевалке нефти, которая там проходила, удалось его как-то поддержать "на плаву".

Сейчас ситуация изменилась: и терминал уменьшил свою работу, и у завода какие-то заказы появились, тем более мы надеемся, что его вхождение в "Звездочку" улучшит саму ситуацию. Но в любом случае мы считаем, что все это делалось во благо и что такие вещи надо включать. Если проводятся какие-то серьезные перегрузочные работы, тем более на благо федерального государственного унитарного предприятия, как-то упрекать нас в этом, наверное, нелогично. В любом случае это право хозяина, владельца этой акватории Российской Федерации, а мы можем только давать свои предложения. Мы их даем и активно защищаем свою позицию.

Учитывая полную занятость береговой линии восточного берега Кольского залива в порту Мурманск, дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры возможно только при использовании территорий, примыкающих к Мурманскому торговому порту.

В непосредственной близости к границам порта Мурманск примыкают участки земли, находящиеся в ведении Министерства обороны Российской Федерации.



Рис. 5 — участок у Морвокзала



Рис. 6 — участок КМТС-554

На рис. 5 и 6 здания и сооружения на этих участках, которые частично пришли в негодность, частично находятся в аренде различных коммерческих структур, не имеющих никакого отношения к Министерству обороны.

Суммарная мощность планируемого контейнерно-логистического комплекса, в территорию которого попадают данные участки, составит более одного млн. контейнеров TEU в год.

Появилось несколько проблем, которые мы в течение многих лет пытаемся решить. Речь идет об использовании тех участков, которые не используют или крайне неэффективно используют военные. Это прежде всего участок № 1 рядом с морским вокзалом, на котором когда-то находилась база, находились объекты вспомогательных судов. Вчерашнее посещение произвело не самое лучшее впечатление.

Тем не менее, несмотря на все наши попытки решить вопрос передачи участка от Министерства обороны в ведение Министерства транспорта, это не находит поддержки, и мы получаем ответ из Министерства обороны, что это очень значимый для обороноспособности страны участок, и он будет в дальнейшем использоваться.

Он очень гармонично вписывается в существующие мощности торгового порта: слева здесь пассажирский причал, поэтому можно обустроить приличную площадку для перевалки контейнеров. И это органично впишется в те предложения, которые сделали эксперты.

Участок № 2 — база материально-технического снабжения. Она частично используется, но используется, я так понимаю, в основном, не по назначению, потому что непосредственно рядом с вывеской "Контора материально-технического снабжения" висят объявления различных коммерческих структур о реализации своей продукции.

То есть явно, что эти мощности сдаются в аренду. И надо совместными усилиями, естественно, с компенсацией, выделить этот участок для развития контейнерного терминала, который позволит нам серьезно увеличить объем перевалки груза.

По участку № 1 было подготовлено и направлено соответствующее обращение первому заместителю Председателя Правительства РФ С.Б. Иванову (от 03.07.2007, исх. 01-07/1733). В соответствии с поручением Аппарата Правительства Российской Федерации П4-17564 от 18.06.2007 в Минтрансе России 04.07.2007 проведено совещание по этому вопросу. По просьбе правительства Мурманской области (исх. 01-07/1733 от 03.07.2007) на данном совещании так же рассматривался участок № 2. На совещании представитель Росимущества С.А. Кравченко подтвердил готовность агентства осуществить необходимые процедуры по передаче участков для использования в целях торгового мореплавания (протокол № 10 от 04.07.2007). Во исполнение решения данного совещания правительством Мурманской области письмом от 15.08.2007 № 01-08/2117 в адрес заместителя руководителя Росморречфлота Д.В. Дмитриенко направлены предложения по использованию этих участков. В свою очередь Минтранс России запросил письмом исх. № АМ-15/5386 от 20.07.2007 на имя начальника Генерального штаба ВС России Ю.Н. Балуевского мнение Минобороны России по этому вопросу. Дополнительно правительством Мурманской области было направлено аналогичное письмо на имя заместителя главкомандующего Военно-Морским флотом по вооружению А.А. Смолякова (исх. № 01-07/1947 от 23.07.2007). Обращение на А.А. Смолякова осталось без ответа. По участку № 1 был получен отрицательный ответ А.Э. Сердюкова (исх. № 205/14341 от 09.08.2007). Правительство Мурманской области повторно письмом от 28.08.2007 исх. № 01-07/2197 обратилось к Министру обороны РФ А.Э. Сердюкову с предложением передать вышеуказанные участки в ведение Минтранса России, на что был получен отрицательный ответ (исх. № 205/19616 от 15.11.2007) от А.Э. Сердюкова.

Никакие действия правительства Мурманской области, несмотря на поддержку Минтранса России, пока не в силах сдвинуть решение этого вопроса с мертвой точки.



ПРАВИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



ДЕПАРТАМЕНТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Рис. 7



ПРАВИТЕЛЬСТВО МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



Схема расположения потенциальных резидентов ПОЭЗ

ДЕПАРТАМЕНТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА

Рис. 8

На рис. 7 и 8 показаны географическое положение порта Мурманск и потенциальные объекты портовой особой экономической зоны.

Мы много говорим о том, что Мурманский порт надо развивать, надо о нем говорить. Зачем? Затем, что наши соседи очень четко видят свой интерес и очень четко работают над тем, чтобы все грузопотоки сконцентрировать на себя. Пока мы здесь утверждаем, пока мы что-то утрясаем, они четко работают.

Порт Киркенес за последние годы почти в 20 раз увеличил свой грузооборот. Это свободная экономическая зона. Мы должны конкурировать не между собой, не разбираться здесь между собой, а четко работать на одну задачу, на то, чтобы Российская Федерация была сильной морской державой и одним из крупнейших перевальщиков и перевозчиков грузов.

В.А. Попов. Сергей Максимович, время закончилось.

С.М. Леус. Одно слово, если позволите.

Следующее очень увязано — это особая экономическая зона. У нас есть нерешенные вопросы. Мы их потом вам доложим, потому что это вопросы, которые не совсем нам понятны. Есть и какие-то пробелы, неточности в этом законе. Спасибо. Прошу извинить, что задержал.

В.А. Попов. Какие есть вопросы к Сергею Максимовичу?

Из зала. Можно вопрос?

В.А. Попов. Пожалуйста.

Из зала. Сергей Максимович, скажите, пожалуйста, а входит ли в управляющую компанию Мурманский транспортный узел и Мурманский морской рыбный порт и предлагалось ли это им?

С.М. Леус. Нет, не входят.

В.А. Попов. Еще вопросы? Пожалуйста.

В.В. Рукша. Я там видел табличку. У вас везде стоит: сроком буквально не больше 20 лет.

С.М. Леус. Это какой слайд?

В.В. Рукша. Второй или третий. Здесь грузопотоки. ...*(Не слышно, говорит с места не в микрофон.)*

С.М. Леус. Это окупаемость. Это объемы грузов, рост объемов грузов.

В.В. Рукша. Коэффициент... Я немножко целей не понимаю. Может, для нас, потому что...

С.М. Леус. Нет, это приведенный период окупаемости по тем объектам, которые предлагаются. У некоторых из них действительно, возможно, срок окупаемости достаточно большой. Но если это устраивает инвесторов, мы поддержим. Это первое.

В.В. Рукша. ...*(Не слышно, говорит с места не в микрофон.)*

С.М. Леус. Вы имеете в виду железные дороги?

В.В. Рукша. Да.

В.А. Попов. Вопросы задавайте в микрофон, пожалуйста, коллеги. Ведется запись, чтобы можно было потом восстановить суть вопросов и проблем.

В.В. Рукша. Я просто обратил внимание на срок окупаемости, потому что для сегодняшних акционерных обществ, конечно, такие сроки просто не вписываются в те корпоративные стандарты, которые мы имеем.

С.М. Леус. Я думаю, что уже при работе с "Российскими железными дорогами", когда мы будем обосновывать объемы грузов, то там подробно мы обсудим этот вопрос.

В.А. Попов. Хорошо. Еще вопросы? Нет вопросов. Спасибо, Сергей Максимович. Присаживайтесь, пожалуйста.

Итак, коллеги, мы научились делать доклады, желать России продвижения вперед, чтобы она стала большой морской державой, это мы все умеем. Но очень много возникает вопросов: почему не получилось, почему не сделано, почему не выполнено и так далее. Я так сегодня и не получил ответа на вопрос, хотя было сказано, что единой администрации еще нет. Почему? Закон есть, а почему нет единой администрации. Кто мне на этот вопрос может ответить из докладчиков? Александр Витальевич будет докладывать или кто?

А.В. Дмитриев. Да, я.

В.А. Попов. Вы? Но Вы-то ведь не виноваты в этом. Я сразу Вам говорю, Вы в этом не виноваты.

О границах морского порта Мурманск и законодательном обеспечении развития Мурманского транспортного узла

Добрый день, уважаемые коллеги.

Я начну свое выступление с краткой истории вопроса установления границ территории и акватории порта Мурманск (письмо от 03.02.2005г. № ВР-27-470). Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта В.В. Рукшей поручил администрации морского порта Мурманск выполнить работы по определению границ акватории и территории порта, по согласованию с администрацией Мурманской области, командованием СФ. Как стало известно в ходе выполнения данного поручения, границы порта Мурманск устанавливались решением Президиума ВЦИК в 1925 году. Материалов заседания не сохранилось ни в центре (ответ ГА РФ от 15.02.2005 г. № 2374-Т), ни на местах (уничтожены пожаром в 1942 году).

Путем консультаций с различными ведомствами, предприятиями и специалистами по землеустройству пришли к выводу, что для получения границ территории порта в географических координатах, необходимым и наиболее экономически целесообразным является приобретение материалов дистанционного зондирования (космической съемки) панхроматического изображения КЗ (пространственным разрешением 61 см) с последующей обработкой материала с целью создания плана территории в системе координат Пулково 42. Что и было выполнено. В результате были получены координаты фактической границы порта. С учетом согласованного с командованием СФ расширения границ порта до линии м. Шавор — м. Ретинское (протокол совещания командования СФ и ГУ МАПМ от 1.08.2003 г.) Полученные материалы были нами направлены в ФАМРТ 19.09.2005 года.

С тех пор вопрос установления границ порта находится на согласовании в Москве. Различные ведомства, с которыми происходит согласование, выдвигают самые разнообразные требования и условия согласования. На сегодняшний день все они благодаря кропотливой работе Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта урегулированы, кроме двух моментов: остались нерешенными вопросы по включению территории 35-го завода (причалы ООО "Тангра Ойл"), и есть требование ФСБ о предоставлении исчерпывающей информации по каждому земельному участку, вошедшему в территорию порта. Если первый вопрос находится на рассмотрении и решении в Москве, то решение второго вопроса было поручено нам. Столкнувшись с отрицательным отношением и непониманием со стороны руководства ФГУ "Кадастровая палата Мурманской области", мы вынуждены были обратиться за помощью в структуры губернатора Мурманской области. Как нам стало известно, решение вопроса идет очень туго, на сегодняшний день можно говорить только о его частичном решении.

Достаточно много и подробно было сказано о тех перипетиях, которые были за эти три года. На сегодняшний день по имеющимся у меня данным 18 или 20 ведомств дали уже заключения по границам порта.

И остается вопрос, до конца еще не решенный, это требование ФСБ России о предоставлении исчерпывающей информации по каждому земельному участку. В принципе, мы, конечно, не занимались такой работой, не поставлено было задачи в первоначальном варианте о том, чтобы с каждым земельным участком определиться. Сейчас такая задача стоит. Мы начали эту работу, но она достаточно сложная.

Мы не являемся тем органом, которому эта информация предоставляется бесплатно. То есть стоимость данных по каждому кадастровому участку составляла порядка 150 руб-

лей, а если их около 200 по рыбному порту, да еще по торговому, то в целом мы насчитали более 400 таких участков.

Столкнулись еще с тем, что внутри вот той отдаленной территории есть еще участки, которые до конца не размежеваны и не определены. Это ситуация, которая существует.

Вопрос, который требует ответа в том, что делать с теми участками, владельцы которых теперь уже не предполагают заниматься непосредственно портовой деятельностью. Если их исключать, то тогда у нас будет какое-то леопардовое манто, а не граница порта.

Учитывая вышеизложенное, мы считаем возможным и правильным предложить Правительству Российской Федерации установить сложившиеся границы порта Мурманск, прекратить работу по определению этих границ, поскольку они давно определены фактически по фотографиям из космоса. Все согласования, которые длятся уже около трех лет пора прекратить волевым решением, поскольку нет никаких нерешенных вопросов имеющих принципиальный характер.

Необходимо законодательно, в соответствии с п. 2 ст. 5 закона № 261-ФЗ, установить границы порта. Именно установить, а не определить. При этом ввести понятие "земли порта", внося соответствующие изменения в законодательство. Земли порта — это земли отводимые государством для использования в целях торгового мореплавания в соответствии со ст. 2 КТМ РФ. Порядок их выделения и использования так же должен быть закреплён законодательно. Это особенно важно, поскольку уже сейчас наблюдается тенденция приобретения земель под перспективу объявления их свободной экономической зоной, при этом намерений заниматься какой-либо портовой деятельностью не просматривается.

При установлении границ порта необходимо производить резервирование земель под перспективное расширение порта. Статус этих земель так же должен быть законодательно закреплён на федеральном уровне.

В постановлении Правительства об установлении новых границ территории и акватории порта необходимо указать также сведения о границах подходов к морскому порту (п. 16 ст. 4 № 261-ФЗ), т.к. данные о границах подходов к порту должны быть опубликованы в "Обязательных постановлениях в морском порту" (п. 4.9 ст. 14 № 261-ФЗ) и ответственность морской администрации и капитана порта по обеспечению безопасности на подходах к порту установлена п. 1 ст. 11 № 261-ФЗ.

Необходимо решить вопрос по инструментам обеспечения такой ответственности. Речь идет о СУДС, АИС, радиосвязи и др. Эти инструменты регулирования судоходства должны быть в распоряжении капитана порта не так, как это имеет место сейчас.

Теперь несколько соображений касательно законодательного обеспечения развития мурманского транспортного узла. В первую очередь хотелось бы сказать несколько слов о Федеральном законе от 8.11.2007 г. № 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Вся морская общественность давно ожидала этот закон. Многие здесь сидящие знают о том, что в процессе выработки данного закона рассматривались несколько его вариантов. Принятый вариант оказался не самым худшим, однако в нем, на наш взгляд, имеются некоторые существенные недостатки.

Существенным недостатком этого закона является полное отсутствие в нем какого-либо упоминания, трактования и регламентирования понятия "портопункты", их деятельности. Существующие фактически, с выходом КТМ РФ и данного закона, портопункты как бы перестали существовать. А в них живут и трудятся люди, в основном, моряки и рыбаки.

В связи с вступлением закона в силу необходимо ускорение принятия Правительством Российской Федерации "Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним", т.к. только на их основании могут быть разработаны "Обязательные постановления в морском порту".

Необходимость утверждения "Обязательных постановлений в морском порту" федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (п. 1 ст. 14 № 261-ФЗ) значительно увеличит время вступления их в силу, тем более что акватория морского порта Мурманск является смежной с военно-морской базой и, следовательно, также требуется их согласование с Минобороны и ФСБ России (п. 3 ст. 14 № 261-ФЗ).

В этой связи предлагается ввести в закон понятие "Сборник действующих распоряжений капитана порта" для оперативного отражения в них комплекса распоряжений капитана порта по длительно или постоянно действующим мерам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в порту, иных вопросов входящих в компетенцию капитана порта (например, назначение подходов и рабочих глубин, порядка швартовки к причалам и терминалам и т.п.).

Нужен гибкий инструмент у капитана порта, пусть под другим названием. Потому что если в обязательных постановлениях на сегодняшний день прописываются также и глубины у причалов, а это не постоянная составляющая в обязательных постановлениях, тут уже механизм согласования с Минтрансом и Минобороны просто так не пройдет.

Законом о морских портах в Российской Федерации внесены поправки в п. 4 ст. 33 КТМ РФ (касающиеся порядка регистрации судов и прав на них), в ст. 53 КТМ РФ (касающиеся минимального состава экипажа) и ст. 54 КТМ РФ (о дипломировании членов экипажа судна).

До внесения поправок регистрация морских судов и прав на них осуществлялась капитаном торгового порта по правилам регистрации, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, регистрация судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов, осуществлялась капитаном рыбного порта по правилам, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства. При этом регистрация велась в разных реестрах, по результатам регистрации выдавались документы, различные по форме и содержанию.

Аналогичная ситуация была в вопросах дипломирования. Капитаны торгового и рыбного порта осуществляли дипломирование, руководствуясь каждый своим положением о дипломировании, утвержденным разными постановлениями Правительства Российской Федерации. При этом дипломы, выдаваемые капитаном торгового и рыбного порта, отличались и по форме, и по содержанию.

После вступления в силу закона о портах, понятия торгового и рыбного портов исключены. Появился единый морской порт и, следовательно, единый капитан морского порта, который при выполнении функций, указанных выше, должен руководствоваться единой нормативной базой. Для чего должны быть официально отменены ранее действовавшие разные правила регистрации судов и прав на них в торговых и рыбных портах. Должны быть разработаны и утверждены в установленном порядке единые правила регистрации судов и единое положение и правила дипломирования, а пригодность для работы на рыболовных либо транспортных судах может регулироваться в обязательном приложении к дипломам. При этом должен быть определен статус ранее выданных судовых документов и дипломов, при необходимости их замены, должны быть установлены четкие правила и порядок замены.

Существуют и иные аспекты торгового мореплавания, остро нуждающиеся в законодательном обеспечении, например:

Перевозка грузов

1. Национальные правила перевозки опасных грузов морем МОПОГ (РД 31.15.01-89) не переиздавались и не корректировались с 1999 г. По структуре правил, требованиям к упаковке, совместимости, маркировке, оформлению документации имеются существенные различия с международным Кодексом перевозки опасных грузов (Кодекс ММОГ, издание ИМО 2006 г.).

Необходима разработка национальных Правил перевозки опасных грузов морем.

2. Национальные правила перевозки незерновых навалочных грузов, изданные в 2006г., не прошли должным образом процедуры легализации (письмо ФАМРТ от 30.03.2007 г.) для того, чтобы в соответствии с Федеральным законом № 184-ФЗ "О техническом регулировании" могли бы стать регламентом, обязательным для всех участников перевозки навалочных грузов морем, включая перевозчиков под иностранным флагом. Предыдущее издание Правил перевозки незерновых навалочных грузов (издание 1993 г.) также формально недействительно, т.к. Кодекс перевозки опасных грузов, входящий составной частью в данные правила, в 2004 г. был переиздан ИМО со значительными изменениями.

Необходимо переиздание национальных Правил перевозки незерновых навалочных грузов

Навигационное обеспечение

1. Необходимо издание карт, книг, пособий, руководств в русско-английском варианте для тех регионов, где уже в настоящий момент и в ближайшем будущем планируется увеличение интенсивности судоходства. В первую очередь это районы Арктики и трассы Северного морского пути. Районы, в которых разрешено плавание судов под иностранным флагом, определяются Правительством Российской Федерации, следовательно и вопрос об информационном обеспечении безопасности плавания в этих районах должен быть законодательно определен Правительством Российской Федерации.

Страхование ответственности

1. Законодательно не определена обязательность страхования ответственности владельцев морских судов и буксируемых объектов перед третьими лицами как минимум за столкновения, загрязнение окружающей среды, причинение вреда жизни и здоровью третьих лиц, убытки и расходы по подъему и удалению останков (обломков) застрахованного судна.

2. С 21 ноября 2008 года вступает в силу международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения бункерным топливом. Суда GRT от 1000 тонн и более должны будут иметь гарантированное страховое финансовое покрытие в случаях загрязнения моря бункерным топливом.

Необходимо разработать и внедрить систему страхования судов под российским флагом и организовать контроль за наличием страхового обеспечения на всех судах, заходящих в порты Российской Федерации.

Буксиры и пожарные суда

1. Законодательно не определено обязательное эскортирование специальными буксирными судами крупнотоннажных судов в районах со стесненной навигационной обстановкой.

Это плавание в узкостях, плавание судов, стесненных своей осадкой, в каналах, плавание в непосредственной близости к гидротехсооружениям, плавание в заповедниках или в национальных парках.

2. Законодательно не определено обязательное наличие и количество пожарных судов на акваториях портов, особенно на терминалах, занятых перегрузкой нефтепродуктов. Содержание таких судов частными компаниями возможно при финансовой поддержке государства. Увеличение количества судозаходов (особенно крупнотоннажных судов) и строительство новых распределительно-перевалочных комплексов (далее — РПК) (особенно по перевалке нефтепродуктов) требует гарантированного обеспечения

адекватных мер в случае пожара на судах, стоящих на РПК и рейдах. Имеющиеся средства территориальных БАСУ недостаточны для выполнения таких работ.

Необходима законодательная поддержка и финансовое обеспечение готовности буксиров и пожарных судов к реагированию на ЧС.

Охрана окружающей среды

1. Устарели национальные нормативные документы по предотвращению загрязнения с судов. Наставление по предотвращению загрязнения с судов (РД 31.04.23-94), не отражает современных требований МК МАРПОЛ 73/78 и Международного Кодекса по перевозке опасных грузов (Кодекс ММОГ), Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (Международного кодекса по химовозам) в связи с вступлением в силу новых глав Конвенции МАРПОЛ и переизданием кодексов.

2. Законодательно не определена обязанность нефтебаз / нефтеперегрузочных комплексов и бункерных баз иметь оборудование и достаточное количество емкостей для приемки, хранения и переработки замазученных вод, шлама и смывок из слоп-танков судов, осуществляющих грузовые операции в порту.

3. Отсутствует национальная нормативная база по операциям с изолированным балластом и требованием об обязательной смене балласта для судов, приходящих под погрузку и сбрасывающих балласт в территориальных и портовых водах Российской Федерации.

4. Для Российской Федерации не вступило в силу Приложение VI международной Конвенции МАРПОЛ 73/78 "Правила предотвращения загрязнения с судов атмосферного воздуха".

Необходимо переработать и дополнить имеющуюся нормативно-правовую базу по вопросам охраны окружающей среды

Существование этих и ряда других недостатков законодательной базы, регулирующих правовые вопросы функционирования и развития морских портов, приводит к ослаблению государственного контроля и надзора за деятельностью морской отрасли.

Вопрос установления границ порта Мурманск неразрывно связан с другими вопросами, такими как установление пункта пропуска в морском порту, объединение администраций торгового и рыбного портов в единую администрацию и т.д. Подробнее остановлюсь на некоторых из перечисленных вопросов, мероприятиях которые выполняются или должны быть выполнены для их решения:

1. Пунктами 4 и 5 статьи 15 Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" предусмотрена охрана границ морского порта и охрана объектов инфраструктуры морского порта (к которым относятся также якорные стоянки, рейды, навигационное оборудование и прочие объекты государственной собственности) подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта и соответствующими подразделениями федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел.

Охрана объектов государственной собственности потребует дополнительных финансовых затрат, которые ни в бюджете Российской Федерации на 2008 год, ни в планах Министерства транспорта Российской Федерации не предусматривались.

В соответствии со статьей 10 Федерального закона от 14.04.1999 г. № 77-ФЗ (ред. от 1.12.2007 г.) "О ведомственной охране" финансирование и материально-техническое обеспечение ведомственной охраны осуществляются за счет средств федеральных органов исполнительной власти, имеющих право на создание ведомственной охраны, и (или) средств собственников охраняемых объектов.

2. Пунктом 6 статьи 15 закона о морских портах в Российской Федерации предусмотрено утверждение перечней морских портов, охрану границ которых обеспечивают подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта и соответствующие подразделения федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел и (или) организации, находящиеся в его ведении.

Предлагается в перечень морских портов Российской Федерации, охрану границ которых обеспечивают подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта (ФГУП "Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации") включить морские порты Мурманск, Кандалакша, Дудинка и портопункт Териберка.

В перечень морских портов Российской Федерации, охрану границ которых обеспечивают соответствующие подразделения федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел и (или) организации, находящиеся в его ведении, необходимо включить в морском порту Мурманск границы территории ФГУП "Атомфлот" и акватории 25-го района Кольского залива.

3. Пунктом 5 статьи 32 закона о морских портах предусмотрено, что функции администрации пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту осуществляет администрация морского порта, а функции руководителя пункта пропуска — капитан морского порта.

Определены лишь две функции администрации пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации и функции руководителя пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту:

руководство работой залов официальных делегаций (постановление Правительства Российской Федерации от 19.09.1996 г. № 1116 (ред. от 6.11.2007 г.)) и координация деятельности государственных контрольных органов и администрации пунктов пропуска по вопросам производственной и хозяйственной деятельности (п. 28 постановления Правительства Российской Федерации от 19.01.1998 г. № 60 (ред. от 02.02.2000 г.)).

Предлагается внести изменения и дополнения в постановление Правительства Российской Федерации от 19.01.1998 г. № 60 (ред. от 2.02.2000 г.) "Об утверждении положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации", устанавливающие функции администрации пункта пропуска и руководителя пункта пропуска, или разработать и утвердить "Положение об администрации морского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации".

4. Немаловажным является вопрос о границах пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морских портах, которые, как правило, не совпадают с границами самого порта.

В морском порту Мурманск установленным порядком оформлены паспорта на два пункта пропуска: в границах Мурманского морского торгового порта и в границах Мурманского морского рыбного порта. Кроме того, в среднем колене Кольского залива работают два рейдовых перегрузочных комплекса (плавучее нефтехранилище "Белокаменка" и ООО "Коммандит-Сервис"), на которых осуществляются пограничный контроль и таможенное оформление грузов, но не оформлены паспорта пунктов пропуска.

Приказом Министра транспорта Российской Федерации от 3.12.2007 г. № 177 утверждена генеральная схема развития Мурманского портового транспортного узла. В соответствии с генеральной схемой грузооборот до 2015 года может увеличиться почти до 80 млн. тонн, а перегрузочные объекты будут располагаться не только на восточном, но и на западном берегу Кольского залива.

Принимая во внимание отсутствие в законе о морских портах деления на торговые и рыбные, учитывая ближайшую перспективу развития Мурманского портового транспортного узла, а также с учетом новых границ морского порта Мурманск, которые нахо-

дятся на согласовании в Минтрансе России, уже сейчас следует рассматривать вопрос о новых границах пункта пропуска в морском порту Мурманск, его паспортизации.

Эту задача должна быть поручена Федеральному агентству по обустройству государственной границы Российской Федерации в соответствии с пунктами 5.6.1. и 5.7. "Положения о Федеральном агентстве по обустройству государственной границы Российской Федерации", утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 01.11.2007 г. № 734.

5. Генеральная схема развития Мурманского портового транспортного узла предусматривает перегрузку экспортных грузов на западном берегу Кольского залива, следовательно уже на стадии разработки проектной документации должны быть предусмотрены помещения для работы государственных контрольных органов (пограничных, таможенных и пр.), досмотровые комплексы, а также другие мероприятия для функционирования пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Эту задачу ФГУ "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта" следует решать с Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации, которое уполномочено принимать нормативные акты по обеспечению требований к проектированию, строительству, реконструкции и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемого в пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации на основании п. 5.5. Положения о Федеральном агентстве по обустройству государственной границы Российской Федерации.

В этом случае после строительства перегрузочных комплексов не будет проблем с установлением пункта пропуска через государственную границу и с утверждением акта об открытии пункта пропуска.

6. Обсуждая вопрос о пунктах пропуска, хотелось бы обратить внимание на следующее: в Мурманском морском торговом порту располагается таможенный пост, в который для оформления таможенных формальностей прибывает автотранспорт и лица, не имеющие отношения к работе торгового порта. С целью исключения таких посещений порта следует решить вопрос о реконструкции пункта пропуска.

Коротко о еще одном вопросе, требующем решения.

7. Правила режима в пункте (пунктах) пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2007 г. № 963 "О порядке установления режима в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации" правила режима в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации утверждаются Федеральным агентством по обустройству государственной границы по согласованию с Федеральной службой безопасности и Федеральной таможенной службой.

Возникает закономерный вопрос, почему эти правила не согласовываются с администрацией пункта пропуска, с администрацией морского порта?

В законе о морских портах одна из функций администрации — обеспечение порядка в морском порту, другая функция — принятие мер по защите объектов инфраструктуры морского порта от актов незаконного вмешательства. Реализация администрацией этих функций возможна, в том числе, и через правила режима.

Одним из важных вопросов деятельности порта является несение аварийно-спасательной готовности в порту. У нас есть бассейновое аварийно-спасательное управление, но на том финансировании, которое существует сегодня, оно не способно до конца выпол-

нять обязанности по спасательной деятельности в большом регионе, который ему определен, и тем более в порту.

Есть случаи, когда поступают новые буксиры, оборудованные современными противопожарными устройствами. Компании эти устройства просто исключают из символа КФАС, поскольку эта нагрузка ложится на них. У нас соответствующее финансирование противопожарной готовности, потому что растет число объектов нефтеперевалки. Вопросы пожаробезопасности будут востребованы и потребуют своего решения.

Предлагается:

внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2007 № 963, предусматривающие согласование правил режима в морских пунктах пропуска с администрацией морского порта;

рекомендовать Федеральному агентству по обустройству государственной границы Российской Федерации ускорить разработку и утверждение Правил режима в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, руководствуясь пунктом 5.2.2. Положения о Федеральном агентстве по обустройству государственной границы РФ.

Следующий важный вопрос — об обеспечении безопасности на акватории порта.

В последние годы в порту Мурманск проводятся ежегодные учения по борьбе с терроризмом. Считается, что проведение таких учений ведет к повышению безопасности порта и обеспечению антитеррористической защищенности. В ходе таких учений отрабатывается практическое взаимодействие различных ведомств по борьбе с угрозой терроризма: ФСБ, МВД, МО, МЧС и др. Во время учений привлекается авиация. Учения готовятся и согласуются загодя. Пишутся сценарии, готовятся участники. Но вот учения прошли, отчеты разосланы всем инстанциям. Наступает повседневная жизнь порта. Что же мы имеем в повседневной жизни? 28 июля 2007 года имел место следующий случай. В 19.31 с севера в оперативную зону ответственности ФГУ "Администрация морского порта Мурманск" вошел катер, зарегистрированный в Государственной инспекции маломерных судов (ГИМС). В 21.40 судно покинуло зону ответственности ФГУ, на протяжении почти двух часов судно вначале не отвечало на запросы оператора СУДС, а потом начало отвечать нецензурной бранью и угрозами. За это время судно-нарушитель спокойно проследовало мимо ПНХ "Белокаменка", РТП "Атомфлот", других объектов в контрольной зоне. Кончилось все тем, что возмущенный нарушитель высадился у БРЛС "Раскат" и пытался силой проникнуть в помещение СУДС с целью осуществления противоправных действий в отношении оператора. Только здесь он был задержан сотрудниками милиции. Данный пример наглядно показывает незащищенность порта даже от такого рода нарушителей, не говоря уже о серьезных террористах. Очевидно, назрела необходимость создания специальных частей водной милиции, которые вели бы контроль акватории порта на постоянной основе, проводя патрулирование акватории, имея силы и средства, а главное, правовую основу для пресечения противоправных действий на акватории портов.

Остаются неурегулированным законодательно необходимые меры по исполнению судебного решения об аресте судна в порту. Назрело время продумать и законодательно решить вопрос о том кто, какими силами и за какие средства должен обеспечить безопасность арестованного имущества (судна) в случае если собственник такого имущества не найден, отказывается от имущества и т.п. Необходимо разработать и законодательно закрепить право капитана порта реализовывать такое имущество с целью покрытия расходов по обеспечению его безопасной стоянки в порту. В портах необходимо выделить причалы, якорные стоянки, швартовные бочки для отстоя арестованных судов.

Учитывая ограниченность по времени, остановиться на всех замечаниях и предложениях, которые мы хотели бы внести, не представляется возможным. Поэтому замечания и

предложения, носящие редакционный характер, будут переданы в комиссию для рассмотрения в рабочем порядке.

В.А. Попов. Спасибо, Александр Витальевич.

Но на вопрос ты не ответил, Александр Витальевич. Я просил ответить на вопрос: почему нет единой администрации?

А.В. Дмитриев. Свою работу мы сделали, мы подготовили устав, мы подготовили...

В.А. Попов. Я не сомневался, что ты нечто подобное скажешь, у меня не было сомнений. Так кто мне здесь ответит, почему в Мурманском морском порту нет единой морской администрации порта, как это предписано законом о портах? Что нам может сказать по этому поводу представитель Мурманской администрации?

В.А. Попов. К сожалению, не вижу, кто у нас здесь из Росморречфлота, неужели нет никого? Вот это здорово, вот это молодцы! Я побеседую послезавтра с Игорем Евгеньевичем, как Росморречфлот заинтересован в проведении подобных мероприятий. Представитель Министерства приехал, а агентство никого не направило.

Андрей Васильевич, Вы ответите, нет?

А.В. Лаврищев. Вячеслав Алексеевич, я думаю, проблема, с одной стороны, простая. И действительно можно говорить, почему нет единой администрации и прочее. Но на самом деле надо учитывать, наверное, и такие факторы, что объединение администрации связано не только с формальным изданием каких-то актов нашим агентством и дачей команды о том, чтобы была единая администрация. Здесь есть имущественные проблемы собственности, которые по постановлению Правительства № 773 о создании этих единых администраций должно было быть согласовано с Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом. Это первый фактор.

И второй фактор связан с тем, что все мероприятия, которые подразумевались 773-м постановлением, замыкались на агентство по рыболовству, которое было преобразовано в Комитет по рыболовству и получив другой статус каким-то образом не очень активно эту работу проводит. Хотя, в принципе, с вашей оценкой о том, что к настоящему времени уже должны были быть созданы единые администрации Минтранс согласен. Не знаю, как это назвать, это жизнь или еще как-то. Не хотел бы сказать, что это там специально кто-то останавливает это дело, но в то же время активной работы не получается. Вот так, наверное.

В.А. Попов. Хорошо. У нас сейчас год 2008-й. Если бы годиков так 40 сбросить! Скажите, пожалуйста...

Из зала. 1938 год хороший для...

В.А. Попов. Нет, 1938-й слишком жестокий. А вот начало 50-х годов, даже и не начало. Подобный подход к исполнительской дисциплине, к документам, принятым на федеральном уровне, чем бы закончился для исполнителей, ни в чем не виноватых? (*Оживление в зале.*) Законы виноваты, понятно.

Все очень просто, потому что нет жесткой системы исполнения принятых решений, нет жесткого контроля и мало людей, способных принимать решения в условиях не стопроцентного согласования вопросов. Все прячутся за чужие спины. А стопроцентного согласования никогда не будет при нормальной жизни.

Всегда будет какой-то процент согласования и процент не согласования. Нужно принять решение и добиться, потребовать его исполнения. Три года, как доложил капитан, границами занимаемся. Одни говорят про имущество, другие о деньгах. Деньги сегодня есть, завтра их нет, послезавтра они снова есть, послепослезавтра их снова нет. А есть одна субстанция, которая заднего хода не имеет — время. Упустили время и его ничем не вернуть, нет заднего хода. А мы частосо всех трибун: мы должны быть конкурентоспособны.

Главная наша потеря сейчас не в технологиях, не в деньгах. Главная наша потеря во времени, поверьте мне, я посмотрелся. То, что у них делается за считанные недели и меся-

цы, у нас делается годами и десятилетиями. Какая уж тут конкуренция, когда нет способных принять решение и заставить других работать? И уволить тех, кто не работает. Вот и вопросы.

Сегодня я такие же вопросы в конце задам и нашим силовым товарищам. Есть у меня прямые указания Президента, с собой взял специально. В апреле будет, видимо, снова встреча, я ему опять доложу об этом лично, какая исполнительность у нас в Правительстве и какая исполнительность в силовых структурах, таких как таможня, налоговая и подобные. Но это будет конкретный вопрос словами Президента. Вот они у меня здесь.

Работаем дальше.

Слово предоставляется директору Мурманского филиала ФГУП "Росморпорт" Юрию Николаевичу Еремину. Пожалуйста, Юрий Николаевич.

Ю.Н. Еремин,
директор Мурманского филиала ФГУП "Росморпорт"

О законодательном регулировании интересов собственников в порту

Добрый день всем присутствующим! Я постараюсь держаться ближе к тематике, которая нам определена, и быть очень кратким.

Федеральный закон о морских портах в Российской Федерации содержит нормы, регулирующие правовой режим земель для размещения морских портов, и обеспечение деятельности морских портов. Законом очень много уделено внимания в части строительства портов и определения земель по создающимся портам. Однако сегодня де-факто мы имеем то, что имеем. Порт существует, и территория этого порта разделена на различные земельные участки, в границах которых существуют различные собственники — как государственные и муниципальные, так и частные, и различные категории земель.

Законом предусматривается, что в рамках порта могут быть транспортные и промышленные земли, транспорт и промышленность. А я бы немножко как бы сузил этот вопрос до области транспорта. Закон не регулирует порядок перевода в земли промышленности и транспорта земельных участков из земель поселений. И хотелось бы, чтобы либо это напрямую было прописано в законе, либо в подзаконном акте, который выработать должен какой-то орган, ответственный за такие деяния. Это первое.

Учитывая, что морской порт, как объект федерального транспорта по сути является объектом федерального значения, в целях решения государственного регулирования деятельности морских портов, а также упорядочения процессов формирования схем территориального планирования, необходимо разграничить права собственности на земельные участки в границах порта и определить их как федеральную собственность.

Передача земельных участков в границах территории порта в собственность юридических лиц, бессрочное пользование силовых ведомств и структур допустить лишь в исключительных случаях. Мы убеждаемся, и выступающие уже отмечали то, что бизнес в порту достаточно неустойчивая вещь. Поэтому предлагается либо ограничить это в сроках действия, как бы сказать, возможность приватизации этих земель или перевода их в другие какие-то права пользования, в частности, бессрочные, либо исключить эту возможность как таковую.

Теперь в законе дается определение искусственно созданного земельного участка. Кстати говоря, по Мурманскому морскому торговому порту у нас грузовой район практически построен на искусственно созданном участке, стоимость которого соразмерна со

стоимостью причалов. В законе определено, что искусственные земли, которые создаются портами или инициаторами, являются землями порта транспортными и не частными, но тем не менее затратный механизм существует достаточно высокий.

И хотелось бы, чтобы в подзаконных актах была прописана переходная часть, каким образом земля становится государственной, выходя из-под учета как основное средство в иную категорию земель.

Законом установлены сроки передачи в аренду государственного имущества на срок 49 лет за исключением случаев, когда более короткий срок не будет заявлен арендатором такого имущества. Я хочу сказать, что такое положение дел трактуется однозначно в сторону одного лица.

Тем не менее, в сделке участвуют два лица (один — арендодатель, другой — арендатор), поэтому хотелось бы уравнивать права той и другой стороны и определить, что срок договора по аренде земли (по аренде имущества и земли) определяется между арендатором и арендодателем с учетом бизнес-планов, различного рода интересов сторон. Таким образом, мы дадим возможность второй стороне определять свои права. В частности, это ущемление в принципе государственных интересов — само государство ущемляет свои интересы принятием такого положения в законе.

Хотелось бы еще отметить маленькие проблемы: в законе есть раздел, определяющий перечень портовых сборов, которые могут взиматься в морских портах. И принят на сегодняшний день документ — приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России), определяющий порядок взимания портовых сборов в каждом морском торговом порту. Однако необходимы подзаконные акты, нормативно регулирующие порядок использования этих портовых сборов. То есть раньше подзаконный акт такой был, который определял направление каждого вида портовых сборов. Это создает определенный порядок в его использовании и позволяет защищать себя, в том числе и от налоговых органов, которые могут трактовать это по-разному.

Принятие этих поправок и корректировка соответствующих нормативных актов регулирования правоотношений в рамках закона различных отраслей права (земельного, градостроительного, гражданского) позволит принятому закону в полной мере регулировать взаимоотношения сторон в портах.

В.А. Попов. Юрий Николаевич, спасибо за исключительную пунктуальность, за четко выдержанный регламент.

Андрей Георгиевич Шаповальянц, пожалуйста, генеральный директор ОАО "Управляющая компания "Мурманский транспортный узел".

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

по законодательному урегулированию ряда вопросов

Вопросы связаны с уточнением перечня категорий земель, которые могут включать в границы территории морского порта; с обеспечением интересов государства в отношении разграничения прав собственности на земельные участки и акваторию в границах порта; с осуществлением полномочий собственника в отношении государственного имущества и заключению долгосрочных договоров аренды.

Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" содержит нормы, регулирующие правовой режим земель для размещения морских портов и обеспечения деятельности в морских портах.

Законом предусматриваются государственная, муниципальная и частная формы собственности на земельные участки в границах морского порта.

В переходных положениях закона (п. 3 ст. 32) предусматривается, что земельные участки для обеспечения деятельности в морском порту, решение о строительстве которого принято Правительством Российской Федерации, относятся к землям промышленности, транспорта, что предполагает специальные возможности регулирования пользования указанными земельными участками.

Однако правовой статус земель в границах существующих морских портов не урегулирован законом (п. 2 ст. 32). Существует правовая неопределенность в статусе земельных участков в границах действующих морских портов — они могут относиться к иным категориям земель, поскольку значительная часть морских портов расположена в границах поселений.

Процедура перевода в земли промышленности, транспорта земельных участков из земель поселений и водного фонда в настоящее время подзаконными актами не прописана.

Работа по описанию границ территорий морских торговых портов должна проводиться поэтапно.

Одним из первых этапов должно являться составление карты исторически сложившихся территорий порта. Это земельные участки под основными производственными сооружениями, непосредственно реализующими перегрузочный процесс, под объектами, предназначенными для размещения объектов и служб, деятельность которых связана с портом в целом и комплексным обслуживанием судов транспортного флота (базы портового флота, мастерские, материальные склады, другие вспомогательные здания и помещения общепортового значения, бункеровочные нефтебазы).

Наиболее целесообразно составление указанной схемы выполнить на основе сведений государственного земельного кадастра. В соответствии с п. 3 ст. 22 Федерального закона от 2.01.2000 г. № 28-ФЗ "О государственном земельном кадастре" органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления вправе бесплатно в установленном порядке получать обобщающие сведения о землях в границах соответствующих территорий.

С целью детальной проработки полученных материалов стивидорным и иным организациям, расположенным в пределах границ порта и осуществляющим операции с грузами и оказание других услуг в морских портах, на основании соответствующих запросов Федерального агентства морского и речного транспорта или Федерального агентства по управлению федеральным имуществом необходимо представить сведения по земельным участкам, находящимся в пользовании указанных организаций.

В соответствии с законом о портах (п. 4 ст. 32) до установления границ морского порта Правительством РФ под указанными границами понимаются сложившиеся границы

морского порта. Под сложившимися границами морского порта понимаются границы морского порта, сведения о которых содержатся в обязательных постановлениях в морском порту или опубликованы в "Извещениях мореплавателям".

Считаем необходимым параллельно с подготовкой постановлений Правительства Российской Федерации об установлении границ морских портов, дать поручения администрациям морских портов установить в обязательных постановлениях портов сложившиеся границы морских портов, включая границы акватории и территории.

На следующем этапе при определении границы территорий морского порта должны быть проанализированы полученные данные государственного земельного кадастра, нормативные акты, устанавливающие границы порта, схемы генерального плана развития порта.

Проект границ порта должен включать земельные участки сложившихся территорий порта и земельные участки для нового строительства, модернизации и реконструкции морского порта, т.е. учитывающие перспективу развития порта.

Учитывая, что морской порт как объект федерального транспорта (транспортной инфраструктуры, системы) по своей сути является объектом федерального значения, для решения основной цели — государственного регулирования деятельности морских портов, а также упорядочения процесса формирования схем территориального планирования — необходимо разграничить права собственности на земельные участки и акваторию в границах порта и определить их как федеральную собственность.

Передачу земельных участков, в границах территории порта, в собственность юридических лиц, бессрочное пользование силовых ведомств и структур допустить лишь в исключительных случаях.

Для обеспечения интересов государства ограничить перечень категорий земель, которые могут включаться в границы территории морского порта землями промышленности и транспорта.

Впервые закон о портах (п. 14 ст. 4 и п. 2 ст. 6) дает определение искусственно созданного земельного участка. Однако для определения его правового статуса необходимо изменение статей Земельного кодекса и ряда нормативных актов.

В сфере имущественных отношений законом определены органы исполнительной власти, управляющие федеральным имуществом, и порядок передачи в аренду государственного имущества в портах. Однако данные положения не соответствуют принятым и ныне действующим нормативным актам, определяющим полномочия Росимущества и Росморречфлота в отношении государственного имущества. Необходимо привести данные нормативные акты в соответствие с законом.

Законом (ст. 31) установлены сроки передачи в аренду государственного имущества на срок 49 лет, за исключением случаев, когда более короткий срок не будет заявлен арендатором такого имущества. Вместе с тем определение сроков аренды только арендатором, на наш взгляд, не отвечает интересам другой стороны — арендодателя. Сроки аренды должны определяться по согласованию сторон договора аренды, при этом возможны предельные сроки в рамках от 15 до 49 лет с учетом бизнес-планов и объемов инвестиций арендаторов в государственное имущество.

Законом установлен перечень портовых сборов, которые могут взиматься в морских портах Российской Федерации, принят документ (приказ ФСТ России № 522-Т/1), определяющий порядок взимания портовых сборов в каждом морском порту. Однако необходимы подзаконные акты, нормативно регулирующие порядок использования портовых сборов. Такие подзаконные акты должны содержать основные направления использования портовых сборов, перечень затрат, источником покрытия которых являются регулируемые государством портовые сборы.

Принятие поправок и корректировка соответствующих нормативных актов, урегулирование правоотношений в рамках закона различных отраслей права — земельного, градостроительного, гражданского, позволит принятому закону в полной мере регулировать основные отношения портовой деятельности.

1. В соответствии с Федеральным законом от 30.10.2007 г. № 240-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" и отдельные законодательные акты Российской Федерации" резидентом портовой особой экономической зоны может быть признана коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия. Резидент портовой особой экономической зоны (ОЭЗ) вправе осуществлять в особой экономической зоне только портовую деятельность, а также в предусмотренных соглашением об осуществлении деятельности в портовой особой экономической зоне случаях деятельность по строительству, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта. Для резидентов ОЭЗ устанавливаются различные льготы, например: снижение единого социального налога; отмена налога на имущество, земельного и транспортного налога; снижение налога на прибыль; ускоренная амортизация фондов; отдельные таможенные (освобождение от таможенной пошлины, НДС) и другие льготы.

ФГУП "Росморпорт" таких льгот иметь не может, хотя тоже будет осуществлять деятельность в портовой особой экономической зоне.

2. В соответствии с Федеральным законом от 22.07.2005 г. № 116-ФЗ в Российской Федерации создана единая централизованная система управления особыми экономическими зонами, включающая в себя Федеральное агентство по управлению особыми экономическими зонами и его территориальные органы (РосОЭЗ).

Для координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов государственной власти субъекта Российской Федерации, исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, хозяйствующих субъектов и решения других вопросов по развитию особой экономической зоны создается наблюдательный совет. Порядок его формирования устанавливается в соглашении о создании ОЭЗ.

В состав наблюдательного совета ОЭЗ входят представители РосОЭЗ, представитель исполнительного органа государственной власти субъекта РФ, представитель исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, представители резидентов ОЭЗ и иных организаций. РосОЭЗ для выполнения своих функций вправе привлекать акционерное общество, 100 процентов акций которого принадлежит Российской Федерации (постановлением Правительства Российской Федерации от 12.04.2006 г. № 211 создано ОАО "ОЭЗ") или управляющую компанию (зарегистрировано 7 компаний в форме ОАО, являющихся дочерними по отношению к ОАО "ОЭЗ").

Таким образом, в соответствии с законодательством Российской Федерации создавать объекты инфраструктуры и иные объекты, предназначенные для функционирования ОЭЗ, а также управлять этими объектами, правомочны РосОЭЗ, ОАО "ОЭЗ", либо дочерняя по отношению к ней компания в форме ОАО. Следовательно, при создании портовых ОЭЗ участие ФГУП "Росморпорт" в их функционировании возможно через участие предприятия в наблюдательном совете, что должно быть отражено в соглашении о создании портовой ОЭЗ.

О развитии Мурманского транспортного узла

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые члены комиссии, уважаемые присутствующие!

Восемь минут — пять тезисов.

Первый тезис. "Управляющая компания "Мурманский транспортный узел" создана в соответствии с решением Государственного совета и Морской коллегии. При этом в рамках той технологии поручений, которые были определены Государственным советом, Минтрансу России было поручено в августе дать предложения. К декабрю эти предложения были сформированы, и к настоящему времени эта компания уже зарегистрирована. То есть этот пункт решения Государственного совета по этому проекту выполнен.

Товарищ Леус значительно облегчил мою задачу тем, что дал основные показатели по этому проекту. Не буду их повторять, единственное могу сказать, что тот объем капитальных вложений, который предстоит освоить в течение 8—10 лет на территории Мурманского транспортного узла, по существу, является вторым проектом в России после Сочи: если сравнить те объемы капитальных вложений — 309 млрд. рублей, которые необходимо будет вложить в рамках всего периода, и те вложения, которые планируются по сочинскому проекту — 314 миллиардов, это вполне сопоставимые проекты. А по значимости, на мой взгляд, они абсолютно равнозначны.

Здесь было коротко упомянуто о том, что на компанию возлагаются различные функции, я бы хотел их конкретизировать. Этому я посвящаю второй тезис.

Первое — это осуществление разработки стратегии. Докладывая, что эта стратегия на настоящий момент сформирована, и в рамках совместной работы вместе с Мурманской областью, с Министерством транспорта Российской Федерации все вылилось в обоснование инвестиций, сейчас заканчивается прохождение их государственной экспертизы. Документ, который ляжет в основу всей проектной работы, а также в последующем работ по сооружению узла, будет готов буквально через две недели.

Второе — выполнение функций заказчика-застройщика на основе контракта, заключенного с Министерством транспорта Российской Федерации, для сооружения объектов морского торгового порта Мурманск, а также торгового порта за западным побережьем и восточном берегу Кольского залива.

В чем здесь основной смысл? Господин Рукша задал сейчас совершенно правильный вопрос: почему в сроках окупаемости стоит 20 лет? Какой коммерческий проект вообще выдержит такие параметры? Как можно вообще рассчитывать на то, что капитальные вложения пойдут на такие объекты?

Первое. Эти цифры, я надеюсь, в конечном счете будут скорректированы по результатам работы госэкспертизы, но все равно качественных изменений длительности и окупаемости подобных объектов произойти не может, потому что они по природе своей капиталоемкие и затрат потребуют достаточно больших и с точки зрения окупаемости.

Поэтому как бы в рамках функций заказчика-застройщика предстоит решить одну важнейшую задачу, это снизить риск частного инвестора при вхождении в этот проект. То есть часть затрат должна быть взята на государство, взята через механизм инвестиционного фонда и взята через механизм создания особой экономической зоны.

Второе. Осуществление инфраструктурного проекта Мурманского транспортного узла с участием заинтересованных компаний. Функция, на мой взгляд, важнейшая, по-

скольку действительно все расчеты, которые были проведены по грузопотокам и представленные здесь, и все расчеты, которые были сделаны, так скажем, в рамках существующих мощностных ограничений, показывают, что развивать порт без комплексного развития железной дороги, энергообеспечения, авиационной и автомобильной инфраструктуры просто невозможно.

В рамках проекта Мурманского транспортного узла и в рамках того набора акционеров, которые сейчас представлены в этой компании, необходимо разрешить важнейшую задачу, связанную с комплексным развитием не каждого из отдельных портовых участков, а узла в целом.

Третье. Формирование транспортных проектов для представления на конкурс средств из инвестиционного фонда и получения разрешения на создание особой экономической зоны. Здесь первая скрипка по зоне принадлежит, безусловно, Мурманской области. Мы активно сотрудничаем с администрацией области, и насколько я знаю, 14-го числа уже будет окончательно сформирована заявка в установленном порядке.

Что касается заявки по инвестиционному фонду, то сейчас проведены работы в рамках обоснования инвестиций, которые позволят в рамках существующих требований по экономическим ограничениям по получению заемных средств, по составу документации, которая представляется, и регламентом прохождения этой заявки, такую заявку подать.

Реализация задач по созданию Мурманского транспортного узла требует формирования целостной нормативно-правовой базы, основанной как на существующих законах, так и на основе формирования гражданско-правовых отношений в области управления и распоряжения имуществом, находящегося на территории транспортного узла.

Здесь я с вами абсолютно согласен, невозможно в рамках закона прописать все процедуры прямого действия, которые бы избавили исполнителей от процедуры согласования и принятия решения. Так не бывает. Закон прямого действия в лучшем случае бывает в налоговом законодательстве, и то впоследствии развивается в рамках подзаконных актов, которые регламентируют реальную хозяйственную практику.

Нам надо изменить в рамках появившегося закона о портах, в рамках появившегося закона о свободных экономических зонах процедуру принятия решения. Она должна быть не согласовательной, а заявительной. Заявили, определили, поменяли императив таким образом, что принятое решение потом требует согласования, а не появления решения после согласования всех участников.

Так мы действительно будем решать и с шашлычными, и с поликлиниками. Здесь я абсолютно согласен с "Росморпортом" насчет того, что, наверное, пора подумать о том, что земельные участки, попадающие в территорию порта, могут быть объявлены федеральными. Почему? Потому что нормативным обеспечением создания Мурманского транспортного узла является решение Государственного совета и Морской коллегии.

Это решение принято. Дальше действительно принят закон о морских портах, принят закон об особых портовых экономических зонах. Необходимо наладить процедуру, которая бы эти законы просто увязывала в единую гражданско-правовую технологию принятия решения, которая позволит реализовать вот эту задачу.

Вопрос о границах порта — это не только вопрос функционирования самого порта, это вопрос успеха или неуспеха прохождения заявки на создание особой портовой экономической зоны. Почему? Потому что это является обязательным документом при подаче заявки. Почему? Потому что в законе написано, что особая портовая экономическая зона создается в границах порта. Если этих границ нет, и соответствующих подтверждений не существует, заявка отклоняется по формальным причинам. Поэтому календарь у нас такой: 30 марта окончание срока подачи документов на конкурс, 1 мая — окончание срока конкурса. Если мы не успеваем в срок, то на следующий, 2009 год, эту процедуру придется повторять.

Дальше. Бюджетная технология состоит в следующем. Проект бюджета составляется до июня, в сентябре он рассматривается в Думе. И если мы хотим получить какие-либо средства на развитие Мурманского транспортного узла в бюджете 2009 года, в мае все процедуры должны быть закончены и сформирована заявка в соответствии с тем проектом, который будет утвержден и Мурманской областью, и предоставляться Минтранс России для рассмотрения в рамках решения вопроса о создании особой портовой экономической зоны.

В.А. Попов. Спасибо. Андрей Георгиевич, у меня вопрос такого характера. Вы упомянули здесь мнение Вячеслава Владимировича о бессмысленности планирования и так далее. Вы высказали иную точку зрения. *(Оживление в зале.)* Я хочу уяснить, правильно ли я понял. Вячеслав Владимирович поставил под сомнение, что для акционерных обществ вот этот срок, 20 лет окупаемости, не подходит. Вы в своем выступлении сказали, что в принципе можно и приходится рассматривать этот срок окупаемости, и что несмотря на то, что нужно рассматривать и 20 лет, нужно снизить или прикрыть по возможности с помощью, в том числе и государства, риски для участников. Я вас правильно понял?

А.Г. Шаповальянц. Правильно. Еще один комментарий можно к своему ответу на ваш вопрос? Первое. Я подчеркиваю, что мы уточним этот показатель в 20 лет, потому что он касается нефтяного терминала. Лично у меня сомнения, что нефтяной терминал окупается за столько лет. Это первое.

Второе. Взяв часть расходов в рамках этого проекта на инфраструктурную составляющую, мы действительно снижаем объем нагрузки на инвестора, которого приглашаем в эту зону. То есть это будет действительно облегчение.

В.А. Попов. Спасибо, я уяснил.

Коллеги, в соответствии с договоренностью, объявляю перерыв на 15 минут.

В.В. Рукша,
советник президента ОАО "РЖД"

О перспективах развития Мурманского транспортного узла

Отмечу в частности по конкретному вопросу о границах порта и в целом о портовой зоне, без которой (почему я обратил внимание на срок 20 лет окупаемости) мы глубоко уверены: если не будет решен вопрос по портовой особой экономической зоне, вне сомнений с такой окупаемостью вряд ли стоит ожидать привлечения серьезных инвестиций. И без существенных налоговых преференций такие проекты просто не состоятся, или они должны уже полностью делаться за бюджетные ресурсы, что сегодня не предполагается государством.

Со стороны ОАО "Российские железные дороги" первый большой вопрос. Помните, когда было выступление, показывался график грузопотоков. К сожалению, на сегодня, несмотря на утверждение Министерством транспорта генеральной схемы развития и соответствующих грузопотоков по этой схеме, окончательное утверждение объема грузопотоков отличается почти в два раза, особенно на рубеже 2020 года. Естественно для ОАО "РЖД" это очень критично, потому что, если объем грузопотока до 36—38 млн. тонн, то ряд мероприятий связан только лишь с линией Волховстрой — Мурманск (и здесь на месте), а переход на другой объем грузов — это уже достаточно серьезные инвестиции и в дальние транспортные подходы. Мы уже с этим сталкивались, и все упрется в вопрос новых землеотводов для вторых путей, для новых станций и так далее.

Схема развития Мурманского железнодорожного узла, а также основных мероприятий ОАО "РЖД" на период до 2020 года показаны на слайдах (№ 1 и № 2).

И я бы хотел обратить внимание в рамках нашего совещания, что надо после выхода всей законодательной базы (и по Земельному кодексу в первую очередь) найти и четко установить процедуру перевода одной категории земель в земли транспорта. Простой пример: мы до сих пор не можем начать строительство высокоскоростного движения Санкт-Петербург — Москва из-за того, что не завершены земельные вопросы, мы не можем завершить все вопросы землеотвода, хотя и инвесторы есть, и проект готов и так далее. Но настолько подзаконная деятельность, нормативные акты в развитие Земельного кодекса несовершенны! Иногда и позиция субъектов Федерации очень интересная. С одной стороны, есть желание развивать, но когда касается вопроса соответствующих землеотводов и перевода земель для других целей, здесь почему-то вопросы не решаются. Вот на это я бы хотел обратить внимание.

По особой портовой зоне мы дадим предложения. Получилось, что "Российские железные дороги", как мощное акционерное общество, никак не может стать резидентом особой портовой экономической зоны. Таким образом, для нас, как акционерного общества, исключается всякая деятельность в портовой особой экономической зоне. Здесь надо находить какой-то баланс, потому что действовать только через дочерние предприятия — это достаточно сложный и длительный процесс, еще раз подчеркну, или должно вноситься какое-то исключение. Мы это рассматриваем. Надеюсь, наши юристы и другие департаменты дадут предложения по внесению изменений в закон об особых экономических портовых зонах. Но на сегодня в соответствии со статьей 6 наша деятельность, как акционерного общества, полностью исключена в портовых зонах.

Из таких глобальных вопросов, пожалуй, все. Единственное, хочу еще раз подчеркнуть, что вопрос самой грузовой базы очень четко касается вопросов и видов грузов. Потому что сегодня постулируется и 30 млн. тонн нефтепродуктов — идет полная реконструкция нефтеперерабатывающих заводов и переход на европейские стандарты. Планируется достаточно мощный контейнерный терминал. Для нас это чем важно? Потому что сегодня мы возим не более ста контейнеров в одном блок-поезде. Легко понять, что проектируя миллион стандартных контейнеров в год, в итоге для нас это выливается чуть ли не в тридцать пар поездов в сутки, что достаточно существенно и очень важно.

Еще раз подчеркиваю, крайне важно, чтобы для управляющей компании, в которую мы входим достаточно большим пакетом, была одна из главных задач — у нее должна быть четко определены и окончательно отредактированы в рамках генеральной схемы развития грузопотоки, границы и те задачи, которые из этого вытекают в нашей части.

В.А. Попов. Спасибо. Вопросы есть?

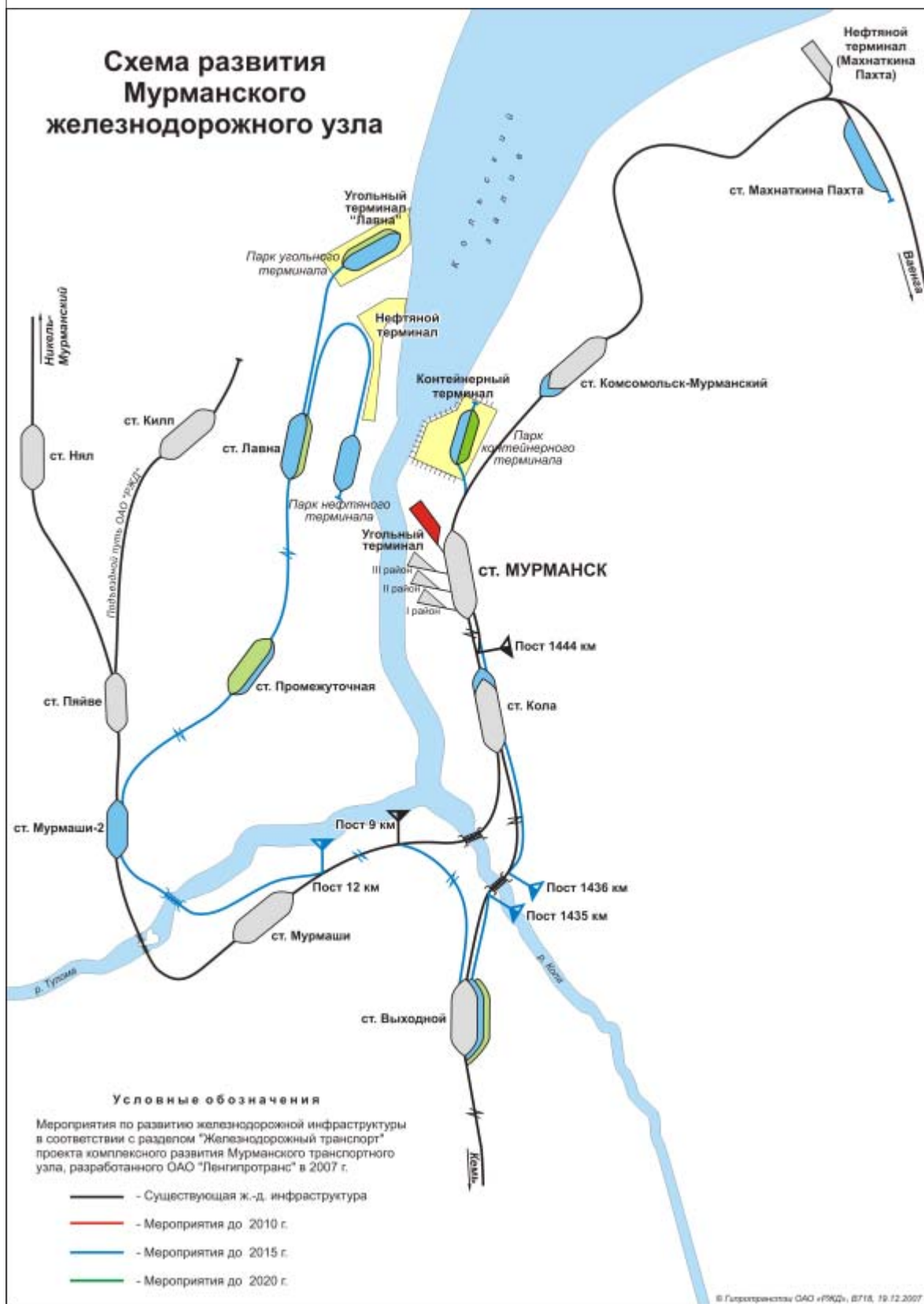
Из зала. Можно, я немножко дополню? Там не для всех грузов будет планироваться доставка с помощью железных дорог.

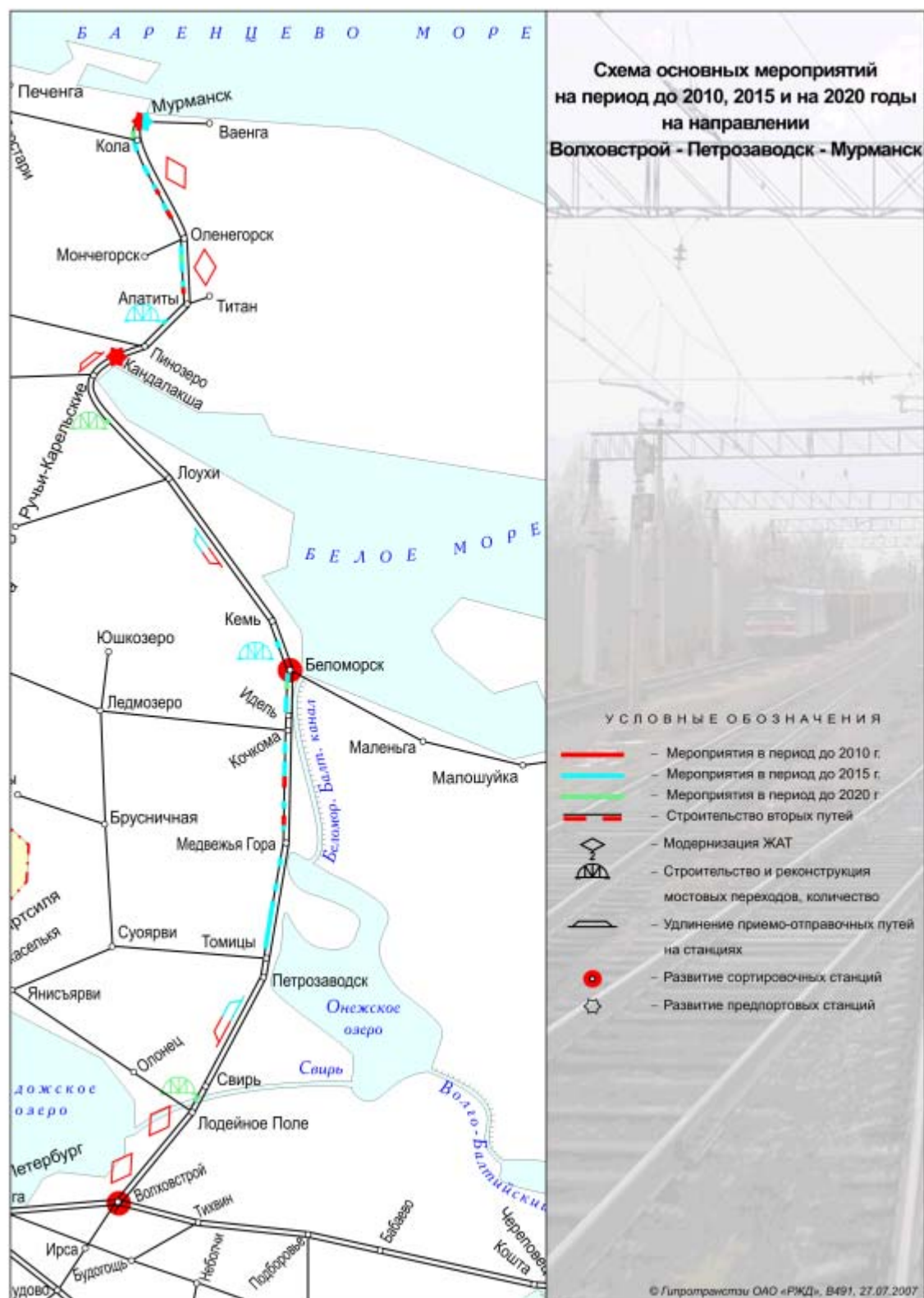
В.В. Рукша. Я оговорился. Я говорил только о грузах, которые касаются железнодорожного транспорта. Но я могу вам смело ответить, что если говорить о контейнерах и говорить о 2,2 тыс. км от Мурманска до Москвы, то вряд ли вы автомобильным транспортом сможете возить эти контейнеры.

В.А. Попов. Еще есть вопросы? Нет вопросов.

Директор филиала ФГУП "ЦС "Звездочка" "35 СРЗ" Анатолий Викторович Кольнер. Пожалуйста.

Схема развития Мурманского железнодорожного узла





О проблемах законодательного обеспечения деятельности предприятия

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, коллеги!

Я затрону в своем выступлении два направления, два тезиса. Первый касается территории порта. Хотел бы сказать, что в Послании Президента Федеральному Собранию от апреля 2007 года говорится не только о развитии морских портов, но и о развитии отечественного судостроения. И именно для реализации этих тезисов указом Президента создана Объединенная судостроительная корпорация. Она создана именно для того, чтобы увеличить объем постройки судов в России, увеличить качество их обслуживания от проектирования до ремонта и различных видов сервиса.

35-й завод с 1 октября вошел в состав корпорации "Центр судоремонта "Звездочка". Находится он в пределах акватории Мурманского порта, ремонтирует стратегические объекты и является частью стратегического предприятия. Федеральное агентство по промышленности возражает против включения непосредственно предприятий в территорию порта. Развитие предприятия планируется по планам корпорации, Федерального агентства по промышленности, генерального директора "Звездочки".

Я предлагаю Правительству и Мурманской области рассмотреть вопрос привлечения инвестиций не только на развитие портовой деятельности, но и на развитие Объединенной судостроительной корпорации и непосредственно "ЦС "Звездочка".

Что касается объекта, о котором мы говорили, то объект находится на территории завода. Строительство объекта не завершено. И территорию, на которой он находится, также планируется развивать по планам предприятия с деятельностью, которая определена уставом работы предприятия. Это по территории.

Хотелось бы сказать несколько слов о налогообложении, связанном с судоремонтом и судостроением. Дело в том, что судоремонтные предприятия Мурманской области, расположенные на территории порта или примыкающей к акватории морского порта Мурманск, с введением в действие части второй Налогового Кодекса Российской Федерации с января 2001 года пользовались льготой по налогу на добавленную стоимость при оказании услуг по ремонту судов, стоящих у причалов судоремонтного завода на территории и в акватории порта, согласно пп. 23 п. 2 ст. 149 НК РФ, которая освобождает предприятие от уплаты налога на добавленную стоимость в случае, если услуги оказываются судну, стоящему в порту.

Руководствуясь указанной выше статьей Налогового кодекса Российской Федерации, а также разъяснениями Минфина РФ от 7.08.2002 г. и от 31.08.2006 г., а также письмом МНС РФ от 18.08.2004 г. судоремонтные заводы при производстве судоремонтных работ не включали в стоимость работ сумму налога на добавленную стоимость.

Однако 25.09.2007 г. Президиумом ВАС РФ было принято постановление № 4566/07 по отдельно взятому делу о взыскании сумм налога на добавленную стоимость в связи с неправомерным применением вышеуказанной льготы. По мнению Президиума ВАС РФ не может толковаться как проведение работ по обслуживанию судна, ремонт судна, прибывшего на предприятие с целью осуществления ремонта в специализированных доках и на судовой поверхности. Постановление устанавливает, что ремонт судна, выполняемый в доках и на судовой поверхности судоремонтных и судостроительных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по

реализации работ по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятие обязано исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке.

Таким образом, если следовать логике Высшего арбитражного суда Российской Федерации, практически все виды услуг по ремонту судов, осуществляющиеся судоремонтными предприятиями у заводских причалов, не подлежат льготированию в соответствии с пп. 23 п. 2 ст. 149 Налогового кодекса Российской Федерации.

Считаем данную трактовку положений Налогового кодекса неприменимой к судоремонтной отрасли в целом, и к оказанию услуг по ремонту судов судоремонтными предприятиями на территории и акватории порта Мурманск, в частности.

Кодексом торгового мореплавания, ч. 1 ст. 9 установлено, что под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

В свою очередь согласно ст. 5 Федерального закона Российской Федерации "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" границами морского порта являются границы его территории и акватории, которые устанавливаются и изменяются Правительством Российской Федерации. Сведения о границах акватории морского порта публикуются в обязательных постановлениях в морском порту и в "Извещениях мореплавателям". А ст. 4 вышеуказанного федерального закона говорит, что "объекты инфраструктуры морского порта — портовые гидротехнические сооружения... доки, ... иные здания, строения, сооружения, расположенные на территории и (или) акватории морского порта и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания, оказания услуг в морском порту, обеспечения государственного контроля и надзора в морском порту;

услуги, оказание которых осуществляется в морском порту (далее — услуги в морском порту), — услуги, оказание которых пользователям обычно осуществляется в морском порту и на подходах к нему в соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации;

территория морского порта — земельный участок или земельные участки, не покрытые поверхностными водами, в границах морского порта, в том числе искусственно созданный земельный участок или искусственно созданные земельные участки;

акватория морского порта — водное пространство в границах морского порта."

Однако, для безусловного применения льготы по налогу на добавленную стоимость в соответствии с пп. 23 п. 2 ст. 149 Налогового кодекса Российской Федерации необходимо, чтобы в законе о морских портах фигурировала четкая формулировка, **что же является стоянкой судна в порту**, поскольку расплывчатые формулировки Налогового кодекса не позволяют однозначно определить, подпадает ли предприятие под действие вышеуказанной льготы, также необходимо внести изменения в Кодекс торгового мореплавания в части, касающейся определения стоянки судна в порту, для применения судоремонтными предприятиями, акватория которых является акваторией порта Мурманск, льготы по налогу на добавленную стоимость.

В этих целях предлагаю внести дополнения в закон о морских портах о том, что судно, находящееся на акватории морского порта, считается находящимся на стоянке в порту. Подобные изменения предлагаю внести и в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

Предлагаю внести изменения в п. 2 ст. 149 Налогового Кодекса Российской Федерации. Не подлежит налогообложению (освобождается от налогообложения) реализация (а также передача, выполнение, оказание для собственных нужд) на территории Российской Федерации:

пп. 23: работ (услуг, включая услуги по ремонту, в том числе оказание услуг и выполнение работ судоремонтными предприятиями) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманская проводка.

В свете Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 26.04.2007 г. и Бюджетного послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию "О бюджетной политике в 2008—2010 годах" о поддержке и развитии отрасли судостроения, значительного увеличения работ по государственному оборонному заказу, считаем необходимым внесение изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации, которые позволят судоремонтникам использовать льготу по НДС с целью поддержки развития отечественного транспортного, рыболовного флота.

В случае невозможности по тем или иным причинам провести вышеназванные изменения в законодательные акты Российской Федерации, прошу рассмотреть вопрос о возможности применения налоговой амнистии к судоремонтным предприятиям с освобождением от уплаты 18% НДС с сумм выполненных судоремонтных работ за период с 2005 по 2007 годы, а также пеней и штрафов, начисляемых на неуплаченную сумму налога на добавленную стоимость в вышеназванный период.

В свете Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию для повышения безопасности мореплавания считаем необходимым внести такие изменения, о которых я сказал, что повысит, безусловно, качество обслуживания, объем обслуживания и безопасность эксплуатации судов.

В.А. Попов. Спасибо. Я бы хотел, чтобы ваше мнение прокомментировал Александр Витальевич Дмитриев по поводу участка, о котором упомянули. Понимаете, о чем речь, Александр Витальевич?

А.В. Дмитриев. Думаю, что да. По-видимому, речь идет о построенном причале группы компаний "Тангра-Ойл" и там, на осушке была отбита шпунтовая стенка и образована новая территория, которая никогда не входила в состав 35-го завода. И здесь хотелось бы получить ясность, что будет вообще с этим объектом, поскольку в принципе видно, что это не являлось территорией 35 завода.

В.А. Попов. То есть ваша позиция?

А.В. Дмитриев. Наша позиция в том, что комплекс строился и предназначен как раз для осуществления портовой деятельности, поэтому он должен входить в границы порта.

В.А. Попов. Позиция ясна.

А.В. Кольнер. Одну минуту. Никогда эта территория, на которой сейчас расположено, подчеркиваю, незаконченное строительство объекта, который нигде не зарегистрирован, и деятельность его не зафиксирована. Этот объект расположен на территории бывшего второго корпусного цеха предприятия. Эта территория является частью нераздельной территории предприятия, и вы говорите неправильно. Она зафиксирована в границах завода, которые определены были как до этого земельным комитетом, так и сейчас идут землеустроительные работы.

А.В. Дмитриев. Думаю, этот вопрос нужно просто вынести за рамки этого совещания. Но то, что там существует вновь образованная территория на осушке на акватории порта, это факт.

А.В. Кольнер. Ну, это другая тема абсолютно. Это единая территория предприятия, входящего в "Центр судоремонта "Звездочка" Объединенной судостроительной корпорации.

В.А. Попов. Давайте сейчас дискуссию разворачивать не будем. Я просто хотел услышать разные мнения. Одно мнение я услышал ваше, второе мнение я услышал. Я еще хотел услышать мнение, в частности, администрации области по этому поводу. Вы готовы? Есть у вас позиция по этому конкретному участку или нет? Или требуется дополнительное изучение?

С.М. Леус. Конкретно по этому участку мы свои предложения направляли и ранее, я об этом говорил в своем выступлении, когда, скажем, не единственным, но существенным источником существования завода была вот эта перевалка.

В настоящее время мы изучаем заново положение в связи с чем? Во-первых, с тем, что завод вошел в судостроительную корпорацию. И уже нам надо говорить не с Министерством обороны, а с судостроительной корпорацией, их позицию выяснять.

И второе. На сегодняшний день группа компаний "Тангра-Ойл" свою деятельность практически не осуществляет. Эти два обстоятельства, которые сейчас возникли, мы будем изучать. И, наверное, в процессе согласования с Минтрансом, с агентством мы будем высказывать свою позицию.

В.А. Попов. Правильно ли я понял, что есть две противоположные позиции: позиция завода, позиция капитана, и есть не оформленная позиция администрации? Администрация в связи с принадлежностью завода изучает обстановку и формирует свое мнение и свою позицию по этому вопросу.

С.М. Леус. Я не считаю, что у них противоположные позиции. Мы всегда считали, что то место, где осуществляется реальная портовая деятельность, перегрузка, она должна входить в границы порта, иначе просто эта деятельность будет вычеркнута, вы не будете иметь права заниматься этим видом деятельности, если этот участок не войдет в границы порта. Надеюсь, что вы понимаете.

То есть этот вид деятельности на территории завода придется просто закрыть, если он не будет включен в границы порта. Это первое.

А.В. Кольнер. Это не совсем так, есть еще деятельность, разрешенная уставом предприятия.

С.М. Леус. Ну и что? Пусть хоть десятью уставами будет разрешено, если предприятие не входит в границы порта, вы не имеете заниматься этой деятельностью.

В.А. Попов. Все, я дискуссию прекращаю, спасибо. Ситуация мне ясна, вопрос не готов к тому, чтобы сегодня здесь окончательно его решать.

Надо продолжать работу, продолжать согласование, продолжать деятельность. Спасибо вам.

Из зала. Можно короткое замечание? Просьба или обращение Суханова Сергея Павловича, управление корпоративных отношений филиала "Центра судоремонта" "Звездочка" к администрации Мурманской области, что дальнейшее решение вопроса следовало бы вести сейчас с новым владельцем, то есть с представителем судостроительной корпорации в дальнейшем.

С.М. Леус. Я же только что об этом сказал.

Из зала. И еще маленькое замечание. Предыдущие выступающие говорили и просили внести в протокол решение сегодняшнего совещания, решение, которое бы однозначно определяло судьбу строящихся судов, рыбопромысловых судов. И там было сказано, что следует их строить за границей. С этим, скажем так, мы как судостроители не совсем согласны. Опыт у российских судостроителей есть.

Может быть, не совсем в настоящий момент соответствует требованиям. Но опять-таки, если их не строить, мы никогда не научимся этого делать. И, таким образом, мы полностью загубим свое собственное судостроение.

В.А. Попов. Вы, видимо, не поняли выступающих. Ни один из выступающих не говорил, что мы должны только за границей строить. Они говорили, что не от хорошей жизни

идет строительство за границей, вынуждены строить. Поэтому никто не снимает задачи проектирования и строительства на наших верфях. Вы видимо, невнимательно слушали.

Хорошо. Уважаемые коллеги, записавшихся еще восемь человек. И складывается такое впечатление, что мы за это время затронули все стороны вопросов. Как мне кажется, мы все услышали.

В связи с истечением отведенного на совещание времени есть предложение завершить его, если нет настаивающих на выступлении. Два человека настаивают на выступлении. Хорошо, раз настаивают, пожалуйста.

И.Р. Тямушкин,
первый заместитель начальника управления "Т" ФСБ России

О нормативном регулировании деятельности портов

Вячеслав Алексеевич, свои предложения в части, касающейся нормативного регулирования, устранения противоречий, которые содержатся в действующем законодательстве, я изложил в письменной форме, они есть в материалах, которые переданы комиссии. Поэтому я не буду излагать то, что есть в документе.

Просто хотел обратить внимание участников сегодняшнего совещания на то, что мы на протяжении нескольких часов говорили о границах порта, наименование которому в законном порядке не присвоено и не учтено, поскольку у нас был рыбный порт и был торговый порт. Какой новый порт, и каким образом Правительство должно издать распоряжение об утверждении его нового наименования и его регистрации в законном порядке, пока не ясно.

А здесь первые шаги должна делать администрация, которая должна определить наименование, утвердить его в местном законодательном органе, потом его документы направить в агентство по геодезии и картографии, которое должно подготовить распорядительный акт Правительства.

Если мы сейчас не синхронизируем эти две процедуры, то через некоторое время мы столкнемся с тем, что мы разобрались с границами, но не знаем, как этот объект назвать.

В.А. Попов. Мысль понятна абсолютно. Я хотел бы попросить только, учитывая что вы подали предложения по устранению противоречий, чтобы главное выделить из тех противоречий, которые выявили и считаете необходимым устранять поправками и какими-нибудь нормативными актами.

И.Р. Тямушкин. Во-первых, я хотел бы поддержать звучавшие сегодня мысли о том, что закон об особых портовых зонах имеет противоречие с законом о морских портах. В частности, предмет деятельности, которая осуществляется в портовой особой зоне, шире чем виды деятельности, которые осуществляются в морском порту. Поэтому мы предлагали бы внести изменения в законодательство об особых портовых зонах в части определения в их составе двух подзон. Первая портовая подзона совпадает с границами порта, в ней будет осуществляться деятельность, совпадающая с деятельностью, осуществляемой в морском порту. Вторая подзона — припортовая, границы которой прилегают к границам порта, там могут осуществляться виды деятельности, которые не предусмотрены в порту.

В противном случае мы можем парализовать деятельность порта, как места, где осуществляется перевалка грузов с одного вида транспорта на другой, если мы здесь развер-

нем оптовую торговлю, производство и так далее. Это в части, касающейся закона о портовых зонах.

В.А. Попов. Понял.

И.Р. Тямушкин. Совершенно коротко. При определении границ мы видим, что затрагиваются интересы Военно-Морского Флота. Законодательство в части, касающейся портов, достаточно динамично развивается. Порты определены как географические объекты, имеющие свои границы территории и акватории, и определен порядок их изменения.

Вместе с тем военно-морские базы и пункты базирования, которые упоминаются в законе об обороне, не рассматриваются как географические объекты, а границы их территории и акватории, как они устанавливаются и изменяются, законодательством не определены. С нашей точки зрения, есть необходимость внести изменения в законодательство об обороне для того, чтобы уравнивать, грубо говоря, в весовых категориях порты и военно-морские базы.

Это позволит, во-первых, не допустить отторжения тех объектов, которые необходимы для Военно-Морского Флота в целях обеспечения безопасности и обороны. И вместе с тем в ходе определения современных границ военно-морских баз и пунктов базирования выделить те объекты, которые не востребованы и могут быть использованы в целях торгового мореплавания.

Также я хотел бы сказать о том, что, с нашей точки зрения, предусмотренные законом права приватизации земельных участков в морских портах не отражают реалии сегодняшних экономических отношений в портах. И мы уже сегодня при обсуждении вопроса границ столкнулись с тем, какие сложности возникают с собственниками объектов. Но еще не столкнулись с тем, когда мы будем иметь дело с собственниками земельных участков. Поэтому мы полагаем, что на данном этапе землю необходимо сохранять в государственной собственности: в федеральной или в собственности субъекта. Надо передавать ее в аренду, определяя при этом минимальный объем обязательных услуг, которые должны оказываться с использованием этого имущества.

Если говорить о рыбном порте, то нам, наверное, даже не нужно обременять потенциального покупателя каким-то обязательством. Если бы мы заключили договор с ОАО "Морской рыбный порт" на аренду причалов и земли, в котором были бы предусмотрены целевое использование, минимальный объем в области предоставления услуг рыбопромысловому флоту и услуг в сфере рыбной промышленности, у нас не было бы никаких проблем. И тогда мы не зависели бы от потенциального собственника этого акционерного общества, то есть фактически решили эту проблему на начальной стадии. Поэтому мы полагаем, что на данном этапе необходимо внести изменения в закон о морских портах, предусматривающие отказ от приватизации земельных участков в границах портов и включение в договор аренды передаваемого федерального имущества обязательства по выполнению минимального объема услуг и работ с использованием этого имущества.

Также мы обсудили вопрос о том, как будут образовываться, появляться морские терминалы. Вместе с тем для Мурманского порта это тоже характерно — так называемые рейдовые перегрузочные терминалы. Правовая база, которая регламентировала бы порядок создания и эксплуатации таких терминалов, в настоящий момент отсутствует. Нам кажется, что необходимо этот пробел тоже восполнять. У меня все.

В.А. Попов. Спасибо большое, Игорь Руфович, за конкретный и предметный доклад.

О проблемах деятельности судоремонтных предприятий в портах

Уважаемый Вячеслав Алексеевич, уважаемые коллеги!

С этой трибуны я бы хотел сказать о той боли, о той проблеме, которая сегодня в Российской Федерации складывается со всеми судоремонтными заводами. А это порядка 50 судоремонтных заводов во всей Российской Федерации.

Вячеслав Алексеевич, вам от Ассоциации судоремонтных заводов уже было направлено письмо с разъяснениями и комментариями по той проблеме, которая существует. Вопрос идет о трактовке вот этой злополучной льготы, которая была введена в 2001 году в Налоговом кодексе с целью поддержки отечественного судоремонта и судостроения.

В связи с судебной практикой, комментариями Министерства финансов и решением Президиума Высшего Арбитражного Суда, данная льгота трактуется как неправомерная в принятии в действие всеми судоремонтными заводами. Сегодня законодатель разъясняет то, что судоремонтные заводы на протяжении всех этих лет с 2001 года неправомерно пользовались данной льготой, то есть мы не были освобождены от платы от налога на добавленную стоимость. Хотя у нас есть и разъяснения Минфина 2005 и 2006 годов, у нас есть ответы на наши запросы от местных налоговых органов о том, что эта льгота правомерна. Но так получилось, что сегодня поменялось мнение, это мнение поменялось в нашей стране. Действительно, мнение может меняться, но не задним числом.

Если сегодня налоговые органы примут однозначно к исполнению эту норму, то мы говорим о пересчете налога на добавленную стоимость за предшествующие три года до момента проведения выездной проверки. О чем это говорит? О том, что судоремонтным предприятиям будут начислены пени, штрафы, естественно, и недоимка по самому налогу, и это сразу автоматом поставит под угрозу и под банкротство сами судоремонтные предприятия.

Если говорить о нашем судоремонтном заводе, то наше предприятие было основано 8 марта 1917 года. Буквально через три дня у нас будет праздник, нам исполняется 91 год, и исторически наше предприятие было основано в порту города Мурманска для выполнения и оказания услуг по ремонту и модернизации судов.

Точно также в каждом порту. Мы сегодня говорили о Туапсе, в Туапсинском порту расположен Туапсинский судоремонтный завод, именно сегодня там проходит очередное заседание суда как раз по налогообложению за 2003 и 2004 годы (задним числом). И уже инкассово списали со счетов Туапсинского СРЗ 12 млн. рублей, а это двухмесячная заработная плата этого предприятия. Если примут окончательное решение о том, что Туапсинский завод обязан уплатить налог, то его там больше не будет. Автоматом эта практика пойдет по всем следующим судоремонтным заводам. И мы говорим, что 50 тыс. человек в Российской Федерации останутся без рабочего места, а Россия останется без судоремонта, атомный флот останется без ледокольной базы по ремонту флота.

Если говорить конкретно о нашем заводе, то если бы не Северный флот, то и нашего завода сегодня бы не было, потому что с января по апрель у меня заказы только по Военно-Морскому Флоту. Атомные ледоколы, вы знаете, сейчас выполняют работу в Арктике, и они придут только в летний период времени. Но до лета люди стоять и ждать не будут. Поэтому мы сегодня акцентировали свое внимание на ремонт и обслуживание судов Во-

енно-Морского Флота. И, слава Богу, что они сегодня есть, потому что, действительно, анализируя 2007 год, у нас на 35 процентов уменьшился объем судоремонта.

И вообще судоремонтные предприятия — это не судостроительные предприятия, у них и так прибыль была на грани 5—7 процентов максимум.

Это не только у нас, в целом это мировая практика. А мы сегодня создаем такие условия, что меняем законодательство задним числом, то есть сначала даем льготы, теперь забираем. Мы не против платить налог на добавленную стоимость и пользоваться льготой, мы хотим, чтобы у нас было четкое понятие — что включает эта льгота, на что она идет, почему она применяется так. И если есть однозначное решение: "Да, вы не имеете права пользоваться этой льготой", — тогда дайте нам четкую дату, с какого числа она для нас не является основанием, а не пересчитывать то, что было ранее.

Мы говорим о том, что время упущено. Действительно, время упущено, и если мы сегодня будем заниматься поправкой этой статьи Налогового кодекса, то я боюсь, к тому моменту, когда эта поправка будет принята и действовать, наших судоремонтных заводов может уже не быть.

Если говорить о новом законе, о портах в Российской Федерации, там действительно сказано о том, что судоремонт — это услуга, обычно, оказываемая в порту, и к объектам инфраструктуры отнесены также и доки. Я на прошлой неделе был в Минфине, мы общались именно по этой проблеме. Были со мной руководители судоремонтных заводов, и мы пытались рассказать об этой боли, но Минфин сказал: "Да, будем судиться, потому что другого выхода нет. Мы сейчас иного выхода не видим, мы трактуем эту норму так, вы считаете по-другому". Но как можно трактовать норму, что постройка судна в док буксирами не облагается налогом на добавленную стоимость, а работа самого дока по поднятию судна идет с НДС?

Мне кажется, здесь очень много норм и правил, которые законом не определены. Поэтому мы хотим, чтобы законодатель... Жалко, что Игорь Константинович ушел. Потому что ответа от Государственной Думы нам в адрес правительства Мурманской области не поступило. Юрий Алексеевич Евдокимов делал запрос в Государственную Думу, на имя Грызлова был подан запрос, но ответа до сих пор нет. Ассоциация судоремонтных заводов направила письма в адрес Левитина, в адрес Дмитриенко, в адрес Трунина (руководитель Департамента налоговой политики Минфина) и Совета Федерации. Эта проблема не только мурманских предприятий, у меня есть обращение от всех мурманчан. Спасибо департаменту промышленности и транспорта Мурманской области: под их эгидой мы собирали всех судоремонтников, говорили о наших проблемах, уже дважды собирались, но воз и ныне там. И если мы эту проблему сейчас быстро не начнем решать, то в итоге ремонтировать будет нигде. И когда мы говорим об уникальном станке, расположенном в цехе нашего судоремонтного завода, станке по обработке тяжелых и больших валов, то в 2009 году "Адмирал Кузнецов" будет проходить докование с выемкой валов, валы будут доставлены на наш завод для обработки. Но я боюсь, что к этому времени завода уже не будет.

В.А. Попов. Спасибо. Суть ясна.

С.М. Леус. Коротенькая справочка. Я хотел уточнить одну деталь к продемонстрированным при выступлении фотографиям.

Дело в том, что начинали мы разговор по этим участкам с Северным флотом, и в основном нас поддерживали в то время. Было сказано что это полномочия не Северного флота, эти вопросы должно решать Министерство обороны. Мы надеемся все-таки на помощь Совета Федерации в работе с федеральным органом власти, с Министерством обороны. С Северным флотом у нас, слава Богу, проблем нет.

Г.Д. Олейник. Вячеслав Алексеевич, мы ведь не только на фотографиях этот участок посмотрели, мы вчера там своими ножками протопали. Я Вам скажу, что более убого зре-

лица и более... даже слов не подберу... Здания стоят с выбитыми окнами, с выбитыми дверями, с проваленными крышами, сооружения какие-то, бараки или еще что-то — это все выдается за стратегически важный объект... Я не знаю тогда, до какой степени может дойти театр абсурда. Понимаете, это театр абсурда. Ответьте, пожалуйста.

М.В. Ильиных. Как вы считаете? Этот участок, за который Мурманский морской порт бьется, это стратегический участок?

Г.Д. Олейник. Нет, почему Вы считаете его стратегическим?

М.В. Ильиных. Потому что сейчас у нас денег нет на то, чтобы его содержать...

Г.Д. Олейник. Я Вам вопрос задаю из четырех слов: почему вы его считаете стратегическим?

М.В. Ильиных. (*плохо слышно*) ...потому что он находится конкретно в распоряжении Северного флота.

Г.Д. Олейник. Вы не поняли мой вопрос? Стратегический участок — это участок, на котором расположены стратегически важные объекты. На каком основании Вы этот заброшенный, загаженный участок считаете таковым?

М.В. Ильиных. Да кто Вам сказал, что это стратегический участок?

Г.Д. Олейник. Из письма министра обороны, которое Вы готовили или Ваша служба...

М.В. Ильиных. Нет, министру обороны мы документы не готовим.

Г.Д. Олейник. А то Вы задаете встречный вопрос: "А ты сам дурак". А почему его таким стратегическим участком считает морской порт? Да потому что он стоит рядом с морвокзалом, поэтому он для них нужен.

В.А. Попов. Объясняю всем спорящим: сейчас вопросами собственности, которая находится в оперативном распоряжении Министерства обороны, министр занимается сам вплотную. Вплотную занимается для того, чтобы максимальным образом использовать ее в интересах нашего родного Отечества в широком смысле этого слова, а не в интересах только Министерства обороны.

Действительно, у Министерства обороны за долгие годы как у самого мощного министерства накопилось очень много собственности, которая на сегодняшний день используется неэффективно. Думаю, что здесь этот вопрос тот же самый, Михаил Васильевич, ты тут не заводишь. Потому что действительно, я понимаю, что и Министр обороны сейчас не отдает ни куска никому и ни за что. Наверняка знаю, как поставят вопрос: "Стройте дом, мы вам отдадим". И попробуйте упрекнуть министра: жилья не хватает, средств не хватает. Министр собственность министерства задаром никому не отдаст, и я его упрекнуть в этом не могу, потому что он делает это для людей в погонах.

Поэтому нужно к этому быть готовыми: хотите получить участок земли, предлагайте взамен строительство или выделение квартир, к примеру. Или какой-то обмен и так далее. Сейчас собственность так просто разбазарить министр не даст, он держит крепкой, цепкой рукой своей все вопросы собственности, и разбазаривание ни на местах, ни в центре никому не позволяет.

Поэтому здесь нужно работать, и я думаю, что мы поможем поработать, найдем решение. Потому что, действительно, разумно участки отдать, но кто это будет забирать у нас?

Из зала. Государство.

В.А. Попов. Нет, спокойно. Минтранс или федеральное агентство и так далее? Пусть готовятся построить домик для семей военнослужащих.

Из зала. Мы предлагаем отдать какой-то конкретной компании.

В.А. Попов. Но это моя личная оценка, она может не совпасть ни с мнением министра, ни с кем-то еще.

В.А. Попов,
*председатель Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике*

Заключительное слово

Уважаемые коллеги, задача, которая была поставлена перед приездом сюда членов комиссии, я считаю, нами выполнена. Единственное, не знаю, успею ли, но хотел съездить посмотреть этот построенный причал. Очень хотелось посмотреть все на месте и пощупать руками. Потому что эти участки, о которых речь идет, я их давно знаю. Там у меня вопросов нет. А вот спорный участок у 35-го завода, к сожалению, я не видел, что там сделали, что там за трубопроводы и как они работают и нужны ли они. Вот это я хотел посмотреть, потому что это уже без меня сделали. То, что при мне было, я все помню хорошо.

Хотел бы всех поблагодарить. Наша главная задача была выслушать вас. Мы проанализируем все детальнейшим образом, подготовим рекомендации органам власти. Всем участникам предоставляется возможность свои предложения в этот проект рекомендаций подать, сейчас еще можно... И в течение еще какого времени?

В.И. Цымбал. У меня просьба: пожалуйста, у кого есть тексты выступлений и предложений, сдайте нам.

В.А. Попов. У кого они есть, то сейчас; у кого нет — за неделю. Возьмите у Виктора Ивановича e-mail и по e-mail отправьте в течение недели. Мы обязательно учтем все ваши пожелания.

Всем — огромное спасибо за работу. Рекомендации не утверждаем, потому что будем их дорабатывать.

ТЕКСТЫ НЕПРОИЗНЕСЕННЫХ ДОКЛАДОВ И МАТЕРИАЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В КОМИССИЮ

В.В. Бирюков,

начальник Пограничного управления ФСБ России по Мурманской области

О реализации поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 31 августа 2007 года

Уважаемые товарищи!

Направленные в Правительство Российской Федерации поручения Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 31 августа 2007 года отразились на выполнении Пограничным управлением задач по охране водных биологических ресурсов и осуществлении государственного контроля в этой сфере. Деятельность всех государственных органов исполнительной власти Мурманской области в вопросах охраны водных биологических ресурсов и осуществлении государственного контроля в этой сфере непосредственно зависит от состояния нормативной правовой базы.

За последнее время законодательство, определяющее промысловую деятельность, претерпело некоторые изменения и дополнения.

В конкретном случае можно отметить значительное ужесточение штрафных санкций в отношении нарушителей правил прохождения морских контрольных пунктов. Как положительный результат — данное нарушение практически не допускается.

В тоже время хотелось бы остановиться на некоторых изменениях законодательства, повлекших за собой возможность в некоторых случаях нарушать его, несмотря на то, что поручения Президента обязывают нас более эффективно выполнять контролирующие функции по соблюдению российского законодательства в сфере охраны водных биологических ресурсов.

Это изменения, внесенные в Федеральный закон "Об исключительной экономической зоне Российской Федерации". В 2007 году исключена статья 13, определяющая основание для прекращения промысла живых ресурсов со ссылкой по этому вопросу на закон о рыболовстве. Обращаясь к указанному закону, обнаруживаем, что прекращение действия разрешения наступает при нанесении значительного ущерба государству, определенного постановлением Правительства Российской Федерации (размер ущерба). На сегодняшний день данного постановления до сих пор нет. Реализовать свои полномочия в этих вопросах мы не можем, судовладельцы-нарушители беспрепятственно получают разрешения на промысловую деятельность.

Также утратил силу абзац статьи 4 федерального закона от 4.11.2006 № 188-ФЗ, который давал определение промысла живых ресурсов (*комплексный процесс, включающий поиск и вылов (добычу) водных биологических ресурсов, приемку, обработку, **транспортирование**, хранение продукции, ее перегрузку, а также **снабжение промысловых судов и установок топливом, водой, продовольствием, тарой и другими материалами***), тем самым, **поменяв статус** транспортных судов, осуществляющих доставку продукции рыбного промысла в порты (портопункты). Теперь эта категория судов отношения к промысловой деятельности не имеет, поэтому они не обязаны иметь на борту средства технического контроля, также необязательно прохождение морского контрольного пункта. Таким образом, транспортные суда практически выведены из-под нашего контроля

несмотря на то, что они, как показывает практика, являются основными потенциальными нарушителями российского законодательства в сфере охраны ВБР.

В законе о рыболовстве (изменения от 9.12.2007 г.) также возникает проблема осуществления контроля судов прибрежного промысла. Закон предусматривает возможность не устанавливать технические средства контроля (ТСК) на судах, имеющих мощность энергетических установок менее 50 кВт и грузоместимостью до 80 тонн. Практика показывает, что даже при наличии ТСК, судами этой категории допускается достаточное количество административных правонарушений, а при их отсутствии количество правонарушений существенно увеличится.

Пограничные органы неукоснительно выполняется постановление Правительства Российской Федерации от 5.09.2007 года № 560, которое определило получение рыбопромысловыми судами, осуществляющими промысел водных биологических ресурсов, разрешения на неоднократное пересечение государственной границы без пограничного и таможенного контроля.

С выходом данного постановления, вступила в силу часть 14 статьи 9 Закона "О Государственной границе Российской Федерации".

За прошедший период 2008 года в Пограничное управление поступило 28 обращений, выдано 9 разрешений, 4 — в стадии оформления, 2 — переданы на проверку, 8 — дорабатываются по причине изменений в судовых ролях, в 5 случаях было отказано в выдаче разрешения из-за документов, оформленных в нарушении установленных требований.

Кроме того, менее чем через год, мы столкнемся с проблемой выполнения части 3.2 статьи 19 Федерального закона от 6.12.2007 г. № 333-ФЗ "О внесении изменений в ФЗ "О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов", которая определяет, что *"водные биоресурсы, добытые при осуществлении промышленного рыболовства во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе, в исключительной экономической зоне Российской Федерации, и продукты их переработки подлежат доставке на таможенную территорию Российской Федерации"*. Нами ведется определенная работа по выработке предложений в вышестоящий орган по вопросам оптимизации подразделений, осуществляющих контролирующие функции в отношении промысловых судов, доставляющих продукцию рыбного промысла в порты (портопункты) Российской Федерации. Этот вопрос обсуждался на координационном совещании государственных органов исполнительной власти Мурманской области по вопросам взаимодействия по охране ВБР 12.02.2008 г. Эту проблему надо решать комплексно на всех уровнях государственной исполнительной власти с целью создания благоприятных условий работы рыбодобывающих и рыбоперерабатывающих предприятий нашей области.

А.Н. Жуковский,

начальник Северо-Западного управления внутренних дел на транспорте

Информационно-справочные материалы

В рамках обеспечения национальных интересов России в сфере экономики органами внутренних дел на транспорте в пределах своей компетенции осуществляются оперативные и профилактические мероприятия в области морской деятельности.

В зоне обслуживания Департамента обеспечения правопорядка на транспорте находятся объекты морского транспорта Атлантического регионального направления.

В морских портах Мурманского транспортного узла органы внутренних дел на транспорте Северо-Западного УВДТ выполняют задачи по борьбе с преступностью, обеспечению правопорядка и общественной безопасности. Проводится комплекс мероприятий по декриминализации экономики морских портов. Приоритетными направлениями дея-

тельности являются мероприятия антикоррупционной направленности, по выявлению фактов незаконного оборота водных биоресурсов, в сфере обеспечения безопасности мореплавания, в сфере внешнеэкономической деятельности (в том числе по борьбе с контрабандой) и охране государственной границы Российской Федерации.

Мурманская область граничит с Финляндией и Норвегией. Плотность распределения населения неравномерна, города и населенные пункты расположены вдоль транспортной магистрали Мурманск — Санкт-Петербург и на побережье Кольского залива. Регион относится к наиболее промышленно-развитой части Севера, где производится 46% российского никеля, 100% апатитового и нефелинового концентратов, 11% рафинированной меди. Рыболовный флот области ежегодно добывает более 20% общероссийских объемов рыбы и морепродуктов.

На территории, прилегающей к обслуживаемому участку, расположены объекты, опасные в радиационном отношении (Кольская АЭС, ГУП РТП "Атомфлот") и химически опасные объекты (рыбообрабатывающий комбинат, рыбный порт, аммиачная станция тралового флота, база "Горплодоовощторга" в г. Мурманске; объект "Водоканал", железнодорожная станция и составы на путях СДЯВ в г. Оленегорск; объект в г. Апатиты; алюминиевый завод и объект "Водоканал" в г. Кандалакша).

За 12 месяцев 2007 года подразделениями Северо-Западного УВДТ на объектах морского транспорта Мурманского транспортного узла выявлено 88 преступлений (АППГ — 40), раскрыто 77 преступлений (АППГ — 23), из них тяжких и особо тяжких преступлений 46 (АППГ — 12) раскрыто 42 (АППГ — 7).

Структура преступности выглядит следующим образом. Удельный вес преступлений в сфере экономики составляют 33%, общеуголовные преступления — 67%.

В сфере незаконного оборота наркотических веществ зарегистрировано 16 преступлений (АППГ — 7), что составляет 18,2% от общего числа зарегистрированных преступлений (АППГ — 17,5%). Раскрыто 12 преступлений (АППГ — 10).

В сфере экономической деятельности зарегистрировано 29 преступлений (АППГ — 63), раскрыто 32 преступления (АППГ — 49).

Анализ оперативной обстановки на морском транспорте свидетельствует, что в последнее время заметно активизировались усилия правоохранительных органов по пресечению правонарушений и устранению негативных последствий в хозяйственной деятельности и использовании федерального имущества в морских портах Российской Федерации,

В рамках декриминализации экономики морских портов, подразделениями по борьбе с экономическими преступлениями проводятся мероприятия по пресечению злоупотреблений при целевом использовании денежных средств, выделяемых в рамках реализации федеральных целевых программ, противодействию незаконному ввозу в Россию контрабандных товаров, иных преступлений во внешнеэкономической сфере.

Так, в Северо-Западном УВДТ пресечена попытка неправомерного отчуждения рыболовецкого судна "Геннадий Мишин"; пресечены факты хищения денежных средств ФГУП "Мурманский морской рыбный порт" в сумме 2,4 млн. рублей,

В Мурманском морском порту пресечена попытка контрабандного вывоза в Норвегию около 25 тонн краба с занижением таможенной стоимости груза в 2 раза. Ущерб в результате преступления составил бы более 14,5 млн. рублей.

В зоне оперативного обслуживания Северо-Западного УВДТ находятся следующие морские объекты.

ОАО "Мурманский морской торговый порт".

Предприятие включает 3 грузовых района, имеет 19 причалов общей протяженностью 3,9 км, длина объектных железнодорожных путей — 10,5 км. Площадь территории — 64 га, площадь складских помещений — 196,6 тыс. кв.м. Количество зданий и сооружений расположенных на территории порта — 82. Проектная мощность — 9.84 млн. тонн. Количество работающих на предприятии 1790 человек. Грузооборот составляет около 10500

тыс. тонн в год. Основные грузы: железно-рудный концентрат, апатит, уголь, контейнерные перевозки. Каботаж составляет 91,3 тыс. тонн. В 2007 году отправлено на экспорт 5436 тыс. тонн, получено по импорту 220 тыс. тонн.

ОАО "Мурманский морской торговый порт" имеет лицензии на следующие виды деятельности:

- осуществление погрузочно-разгрузочных работ;
- осуществление строительной деятельности;
- содержание и эксплуатация АЗС;
- осуществление складских операций;
- осуществление транспортно-экспедиционного обслуживания;
- осуществление работ и услуг по экологической паспортизации оборудования, производств, предприятий, производственных объектов и территорий;
- производство измерений и анализов в области экологического контроля;
- производство работ по оценке воздействия на окружающую среду проектируемых и действующих предприятий.

Объектом повышенной опасности является АЗС, расположенная на территории первого грузового района.

ФГУП "Мурманский морской рыбный порт" — это государственное унитарное предприятие, 100% акций которого принадлежат Министерству сельского хозяйства.

Предприятие включает 2 грузовых района, общая протяженность причальной линии составляет 3,8 км, на которой расположены 57 причалов (площадь 160 га). Грузооборот в составляет около 2137000 тонн в год. Основные виды грузов: рыбопродукция, нефтепродукты. Количество зданий и сооружений на территории порта составляет 90, количество судозаходов — 1440. Судов приписки — 634, в том числе 150 маломерных (до 150 кВт). Количество работающих на предприятии — 2006 человек.

Основными рыбодобывающими флотами, доставляющими рыбопродукцию в Мурманский морской рыбный порт являются:

- ОАО "Мурманский траловый флот" — 89 судов;
- ОАО "Мурманрыбпром" — 16 судов;
- ОАО "Севрыбхолодфлот" — 16 судов;
- ОАО "Карелрыбфлот" — 36 судов;
- ГП "Севрыбпромразведка" — 23 судна.
- ОАО "Кандалакшский морской торговый порт".

Предприятие занимает территорию 25 га, с общей протяженностью причальной линии 570 метров (5 причалов). Грузооборот составляет около 900 тыс. тонн в год, в основном это апатитовый концентрат, уголь, глинозем, анодная медь. Число работников 490 человек

В порту имеется 2 буксира, 1 катер. На территории акционерного общества расположено 25 различных объектов.

ЗАО "Морской порт "Витино".

Порт расположен в 28 км от города Кандалакша в поселке, акватория там 8,67 кв. км, производственная площадь — 7900 кв. м. Вид деятельности — перевалка нефтепродуктов с нефтехранилища ЗАО "Беломорская нефтебаза" на танкеры, два причала, длина причальной линии равна 180 метров. Номенклатура грузов: сырая нефть, мазут, газ-конденсат.

Ежегодно перегружается на суда различных типов 5 млн. тонн нефтепродуктов (сырая нефть, мазут). Численность персонала — 89 человек.

Объектами повышенной опасности являются танкеры заходящие под погрузку в порт, а также емкости нефтебазы ЗАО "Беломорская нефтебаза".

На территории находятся два здания, одно сооружение.

ОАО "Мурманский судоремонтный завод ММФ" (принадлежность Минтрансу).

Территория предприятия составляет 158 122 кв. м. Общая протяженность причальной линии 0,9 км (5 причалов). Плавсредства, принадлежащие акционерному обществу: один плавкран "Черноморец" и три плавучих. Основной вид деятельности — судоремонт, в том числе атомных ледоколов, а также производство продукции машиностроения. На территории акционерного общества осуществляют деятельность 8 предприятий, численность работающих — 800 человек.

ЗАО "Малая судоходная компания".

Длина причальной линии 560 метров, в аренде 32 судна каботажного флота, принадлежащих ОАО "Мурманский морской торговый порт" (морской вокзал). Численность работников — 442 человек.

ГУП Ремонтно-технологическое предприятие "Атомфлот".

Предприятие занимается текущим обслуживанием атомных ледоколов, принадлежащих государству, которые находятся в доверительном управлении ОАО "Мурманское морское пароходство". Производственная база ГУП РТП "Атомфлот" располагается за чертой города в 6 км от северной границы Мурманского морского торгового порта. Объектом повышенной опасности является вся территория, а также находящиеся у его причалов суда.

Находится в ведомственном подчинении Минтранса и Росимущества России. Организует эффективное использование федерального имущества в Мурманском морском порту, гидротехнических сооружений, объектов портовой инфраструктуры, находящихся в хозяйственном ведении ФГУП "Росморпорт" В собственности два лоцманских катера.

ФГУ "Мурманский морской рыбный порт".

Находится в ведомственном подчинении Госкомрыболовства. Основные функции — осуществление контроля, за безопасностью мореплавания рыболовецких судов, обеспечение порядка в Мурманском морском рыбном порту. В состав администрации учреждения входят портопункты: Архангельский, Териберка, Лиинахамари, Ура-Губа, Полярный, Сайда-Губа. В настоящее время представительство ФГУ обеспечено в портопункте Архангельск. На балансе числятся 9 судов.

ФГУ "Администрация морского порта Мурманск".

Находится в ведомственном подчинении Федерального агентства морского и речного транспорта. Основные функции — осуществление контроля за безопасностью мореплавания транспортных судов, транспортных операций, обеспечение безопасности в акватории морского порта Мурманск.

ОАО "Мурманское морское пароходство".

Основной вид деятельности — перевозка грузов и пассажиров морским транспортом, оказание услуг по проводке судов по трассам Северного морского пути. Акционерному обществу принадлежит 33 судна, 17 судов атомного флота переданы ОАО "Мурманское морское пароходство" в доверительное управление. В 2007 году пассажиропоток составил 15950 человек. В собственности ОАО административное здание в городе Мурманск, гостиница, имеются представительство в Москве, филиал в Санкт-Петербурге.

ЗАО "МАСКО".

Осуществляет деятельность по перевозке грузов и пассажиров морским транспортом, буксировке судов. В собственности 6 судов, 21 судно в аренде. Использует следующие виды судов: буксиры, пассажирские катера, танкерный флот.

А.А. Булатов,
*начальник Северного управления государственного
морского и речного надзора Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта*

Обработка нефтегрузов через рейдовые перегрузочные комплексы

Административная реформа привела к формированию новой службы — Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Теперь контроль и надзор за соблюдением международных конвенций и национального законодательства в сфере транспорта являются прерогативой этой службы. Правильное понимание ее задач со стороны субъектов транспортного бизнеса должно помочь им не только повысить степень их ответственности и уровень обеспечения безопасности на транспорте, но также избавить предприятия от лишнего контроля и надзора со стороны тех организаций, которые таким правом не обладают.

В настоящее время морская отрасль России характеризуется последовательным, наращиванием портовых мощностей, возрастанием объемов перевозки грузов, в том числе нефтепродуктов. Министерство транспорта Российской Федерации считает приоритетными портами Северо-Западного бассейна порты Мурманск, Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Калининград. Развитие указанных портов должно обеспечить к 2015 году увеличение грузооборота до 314 млн. тонн.

Основное развитие порта Мурманск предусматривается на западном берегу Кольского залива, где планируется построить угольный терминал мощностью 15 млн. тонн в год, причалы для контейнеров, генеральных грузов мощностью 3 млн. тонн в год, нефтеперегрузочный комплекс мощностью 25—35 млн. тонн.

В результате роста добывающей промышленности на побережье Арктики и шельфовой зоне в настоящее время широко используются не только имеющиеся мощности действующих портов, но уже построены или ведется строительство специализированных береговых и рейдовых (морских) плавучих или стационарных терминалов для добычи и транспортировки углеводородного сырья, удаленных на значительные расстояния от морских портов.

На акватории Кольского залива в настоящее время расположено пять рейдовых перегрузочных комплексов, в том числе:

РПК-1, оператор ОАО "Мурманское морское пароходство", проектная мощность 5,4 млн. тонн в год, лицензия на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам до 01.02.2012 года, грузооборот в 2007 году составил 30 450,9 т. нефтепродуктов, круглогодичный режим эксплуатации;

РПК-2, оператор ООО "Белое море — Сервис" (не действует с 2005 года);

РПК-3, оператор ООО "Нефтяной терминал "Белокаменка", проектная мощность 11 млн. тонн, имеется лицензия на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам, грузооборот в 2007 году — 3 259 538,3 т. сырой нефти, круглогодичный режим эксплуатации;

РПК-4, оператор ООО "Тангра-Ойл", проектная мощность 4,0 млн. т. в год, лицензия на право ведения погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам отсутствует, грузооборот в 2007 году составил 273 116,2 т. мазута, круглогодичный режим эксплуатации. Мурманским линейным отделом выдано предписание на получение лицензии;

РПК-5, оператор ООО "Коммандит Сервис", проектная мощность 2 млн. т. в год, лицензия на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам имеется, грузооборот в 2007 году составил 990 836,5 тонн (нефть, мазут), круглогодичный режим эксплуатации.

Варандей

На острове Варандей находится одноточечный подводный терминал (норвежская технология). По подводной трубе нефть поступает на подводный терминал. Танкеры компании "Лукойл Сервис" "Усинск" и "Саратов" дедвейтом 20 тыс. тонн (находятся в управлении ОАО "Мурманское морское пароходство") подходят к терминалу, через всплывающий буй подсоединяются к приемному шлангу и перекачивают нефть на борт. В среднем бывает пять подходов в месяц. Как такового порта на Варандее нет. Для обеспечения безопасности из Мурманска на каждом танкере выходит капитан-наставник ОАО "ММП" или его заместитель и дублер.

В районе терминала постоянно находится ледокол "Капитан Николаев" для обеспечения подходов, на нем находится группа МБАСУ, обеспечивающая предотвращение разлива нефти, имеется план ЛАРН. Так же на борту имеется группа водолазов для осмотра буя после погрузки и при необходимости проведения ремонта буя и подводных устройств. ОАО "ММП" имеет лицензию на погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах.

Колгуев (Песчанка-3)

Добычу нефти на острове Колгуев осуществляют две компании: ЗАО "Арктикнефть" и ФГУП "Арктикморнефтегазразведка". Лицензию на погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах эти компании не имеют.

Отгрузка нефти производится по аналогичной схеме, что и на Варандее. По подводному трубопроводу длиной 5 км из берегового резервуарного парка (БРП), где имеется два по 300 тыс. тонн, нефть поступает на подводный терминал (дюкер). Танкер в районе дюкера становится на три якоря (два своих, с кормы подает трос на вспомогательное судно, стоящее на якоре). От дюкера на судно нефть качают по шлангу длиной 245 метров. Заместитель директора. ЗАО "Арктикнефть" выходит на каждую отгрузку танкера на спасателе МБАСУ с их представителями, они обеспечивают предотвращение загрязнения нефтью согласно подписанного договора. В год отгружается около 50 тыс. тонн нефти. Вся нефть отгружается на экспорт.

По информации замдиректора по перевозкам в настоящее время ведется работа по получению лицензии на погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах. План ЛАРН находится на согласовании.

Из всех перечисленных объектов РПК-3 "НТ Белокаменка", РПК на Варандее и о. Колгуев не располагаются на акватории какого-либо порта. Оформление лицензий на осуществляемый вид деятельности производится только по их доброй воле.

Готовятся документы для принятия в эксплуатацию Стационарного морского ледостойкого отгрузочного причала "Варандей", ориентировочный срок ввода в эксплуатацию — июнь 2008 года.

Не секрет, что использование рейдовых перегрузочных комплексов позволяет по сравнению со стационарными береговыми комплексами уменьшить затраты на проведение грузовых операций. В этом случае нет необходимости затрат на создание портовой инфраструктуры, что в целом ведет к снижению транспортных расходов и повышению на мировом рынке конкурентоспособности российской нефти, добываемой на Севере России.

Однако при этом значительно увеличивается интенсивность судоходства и численность объектов надзора, создается угроза загрязнения окружающей среды в зонах ответственности Российской Федерации, требует пересмотра существующая система обеспечения безопасности мореплавания и введения новых принципов надзора за объектами, удаленными на большие расстояния.

Как известно, в ноябре 2007 года в Керченском проливе в штормовых условиях произошёл ряд аварий судов с человеческими жертвами и значительным загрязнением окружающей среды.

Наиболее серьёзные последствия имели аварии танкеров с грузом нефтепродуктов на борту, предназначенных для обработки на рейдовом перегрузочном комплексе (РПК) порта Кавказ.

Министерством транспорта Российской Федерации в этой связи принимаются меры по повышению безопасности мореплавания и экологической безопасности в том числе и в отношении функционирования РПК, перерабатывающих опасные грузы, к которым относится нефть и нефтепродукты.

По имеющимся в Ространснадзоре (протокол совещания по вопросам перевалки нефти в Кольском заливе от 20.12.2007 г.) сведениям, компания Elv Shipping Group Ltd, зарегистрированная на Британских Виргинских островах и имеющая представительство в Новороссийске, предпринимает попытки организации перевалки нефти на базе рейдового перегрузочного комплекса (РПК) в Кольском заливе. Предполагается использование для этих целей крупнотоннажного танкера — плавучего нефтехранилища дедвейтом около 290 тысяч тонн, установленного на участке акватории Кольского залива, отведенном для рейдового перегрузочного комплекса РПК-2, у устья реки Лавна. Данный комплекс рассчитан на постановку танкера с максимальным дедвейтом 106 тыс. тонн и не имеет в настоящее время швартовных бочек и бриделей, кроме того в устье реки Лавна в период отлива образуется большая обсыхающая отмель, что значительно уменьшает маневренные возможности швартующихся танкеров.

Постановка столь крупного объекта повышенной опасности на РПК-2, расположенного в непосредственной близости от главного судового хода Кольского залива с одного борта, и обсыхающей отмели с другого борта, без проведения соответствующих проектно-изыскательских работ, включающих в том числе изучение гидрологии и влияния ее на судоходство, по мнению Северного управления Госморречнадзора, создаст дополнительные трудности для судовождения и маневрирования судов в самой оживленной части Кольского залива. В этом случае увеличится поток как танкеров-челноков (подвозчиков) дедвейтом до 80 тыс. тонн, так и танкеров-отвозчиков дедвейтом до 150 тыс. тонн. Маневрирование таких судов в непосредственной близости от судоходного фарватера и береговой черты, где наиболее максимальная осушка при отливе, связана с чрезвычайным риском и может привести к аварийной ситуации.

В настоящее время компания Elv Shipping Group Ltd не имеет лицензии на погрузо-разгрузочную деятельность с опасными грузами и не имеет разрешения на эксплуатацию гидротехнического сооружения, каковым, является якорно-швартовное оборудование РПК-2.

Общезвестно, что рейдовые перегрузочные комплексы являются потенциально опасными в экологическом и пожарном отношении объектами, аварии на которых могут привести к непоправимым последствиям для экосистемы морей и человеческим жертвам.

Так, 18 января 2008 года нефтеналивной теплоход "Усинск", порт приписки Калининград, судовладелец ОАО "Мурманское морское пароходство" во время швартовки при помощи двух буксиров-кантовщиков левым бортом к плавучему нефтехранилищу "Белокаменка" с лоцманом на борту произвел навал кормовой частью на правый борт накопителя в районе грузового танка № 6.

В результате навала в обшивке грузового танка образовалось повреждение сквозного характера, работа РПК, была приостановлена и возобновлена лишь после принятия мер безопасности, в том числе вывода танка с правого борта из эксплуатации. В связи с тем, что танк не был полностью заполнен сырой нефтью, не произошло разлива нефтепродук-

тов на акватории Кольского залива. Простой судна, связанный с производством аварийного ремонта составил 45 часов 55 минут.

Необходимо отметить, что статус рейдовых перегрузочных комплексов до сего времени законодательно не определен. Они эксплуатируются в соответствии с Временным положением о рейдовой перевалке грузов (ведомственное), утвержденным Государственной службой морского флота Минтранса России в 2003 году. Документ не проходил регистрацию в Министерстве юстиции России, соответственно, не может являться нормативным правовым актом.

На территории Российской Федерации в настоящее время действует около 15 рейдовых перегрузочных комплексов, расположенных во всех регионах страны

Проверки РПК, расположенных на акватории Мурманского морского порта и акватории Кольского залива, проведенные Ространснадзором, выявили характерные практически для всех РПК недостатки:

- не определен статус сооружений;

- нет законодательной базы по распространению зоны ответственности капитанов портов;

- не в полном объеме выполняются требования "Инструкции по навигационному оборудованию" (ИПО-2000);

- не вносятся дополнения и изменения в "Обязательные постановления портов", определяющие режим плавания судов в районах рейдовых перегрузочных комплексов;

- не объявлены глубины в районах рейдовых перегрузочных комплексов;

- не решены вопросы о расширении границ акватории портов, из-за чего РПК не входят в зоны юрисдикции капитанов портов.

Кроме того, законодательно не установлены границы смены балласта судами, осуществляющими грузовые операции в морских портах России.

Для обеспечения безопасной эксплуатации РПК целесообразно:

1. Провести дополнительные исследования комплексного влияния РПК на изменение гидрологии в районах комплексов для выработки рекомендаций лоцманам при проведении швартовных операций и движении по судовому ходу.

2. Произвести расчеты допустимых расстояний их установки от судового хода.

3. Включить требования к рейдовым перегрузочным комплексам в проект технического регламента "О безопасности морского транспорта и связанной с ним инфраструктуры".

4. Для осуществления юридически правильного контроля над действием рейдовых перегрузочных комплексов (РПК), находящихся вне акватории портов придавать им статус портов (портопунктов) или нефтяных терминалов.

5. В связи с большой загруженностью южного колена Кольского залива для обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности к вопросам установки новых РПК подходить с большей ответственностью и осторожностью.

6. Временному положению о рейдовой перевалке грузов, разработанному и утвержденному в 2003 году на основании постановления Правительства от 19.01.2000 г. № 44 "Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море", придать статус постоянного.

Оператору РПК-3 устранить конфликт требований эксплуатационных документов в части подхода танкеров к ПНХ "Белокаменка", предоставив право капитанам подходящих танкеров-перевозчиков определять свой борт швартовки к правому борту нефтехранилища.

Перегрузка опасных грузов в морских портах должна осуществляться в соответствии с требованиями международных и национальных нормативных правовых актов. Вместе с

тем требуется срочная разработка и утверждение национальных требований к операциям по каждому классу опасных грузов. С 1 января 2004 года в странах, подписавших Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море (СОЛАС — 74), действует Международный морской кодекс по опасным грузам (Кодекс ММОГ), обязательный статус которому придан главой 7 (перевозка опасных грузов) СОЛАС — 74.

РД 31.15.01 -89 Правила морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ), действующий как национальные правила, был введен в действие Приказом Минморфлота СССР от 3 мая 1989 года № 56.

Этот документ не корректировался с 2000 года, пользоваться им крайне затруднительно, поскольку он состоит из двух томов, трех изменений к Правилам и Дополнений к Изменению № 3. Тем не менее, МОПОГ является на сегодняшний день практически единственным документом, регламентирующим грузовые операции и хранение опасных грузов в порту.

С.А. Обмолоткова,
*заместитель руководителя управления Федеральной службы
по ветеринарному и фитосанитарному надзору
по Мурманской области*

Осуществление государственного ветеринарного надзора в морском порту Мурманск

В 2005 году в связи с ликвидацией ФГУ "Северо-Западное зональное Управление государственного ветеринарного надзора на государственной границе Российской Федерации и транспорте" полномочия Мурманского пограничного контрольного ветеринарного пункта, в том числе и полномочия по осуществлению ветеринарного контроля в морском порту Мурманск, были переданы управлению Россельхознадзора по Мурманской области.

Основным предметом контроля в порту является охлажденная и мороженая рыба и рыбная продукция, поступившая:

- с временного хранения на холодильниках в иностранных государствах;
- из районов промысла, добытая и произведенная российскими судами;
- по импорту из иностранных государств.

Методы и средства контроля изложены в Положении о порядке применения средств и методов контроля при осуществлении пропуска лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 2.02.2005 г. № 50.

К ним относятся, в первую очередь, проверка документов в целях установления их подлинности, достоверности содержащихся сведений, правильности оформления, осмотр и досмотр транспортных средств и грузов, в том числе внешний осмотр партии продукции, контроль состояния упаковки, наличия и полноты маркировки, отбор проб (образцов) для исследования в лабораторных условиях.

В 2007 году в морском порту Мурманск (ММРП, ММТП) было досмотрено около 30 тыс. тонн импортной и экспортной рыбы и рыбной продукции, 11 тыс. тонн российской рыбы, поступившей с временного хранения на терминалах в иностранных государствах, а также около 180 тыс. тонн рыбы и рыбной продукции, добытой и произведенной российскими судами на промысле.

Оформление судов рыбопромыслового флота осуществляется в порту на рейде или у причала. Государственные инспекторы управления производят ветеринарное оформление груза исключительно в составе комиссии государственных контрольных органов.

Диспетчер (агентствующая компания) подает в отдел Государственного ветеринарного надзора на государственной границе Российской Федерации и транспорте управления предварительную заявку о прибытии в порт Мурманск судна с подконтрольным грузом на борту.

Заявка подается не менее чем за 10 часов до прибытия судна. За 2—4 часа диспетчер подтверждает предварительную заявку. Точное время оформления приходов судов в данной смене определяет отделение пограничного контроля в Мурманском морском рыбном порту. В соответствии с Законом Российской Федерации "О Государственной границе Российской Федерации" работу комиссии государственных контрольных органов координируют представители ПУ ФСБ РФ.

Основным проблемным вопросом, связанным с ветеринарным оформлением рыбы и рыбной продукции, является продолжительность проведения контрольных процедур. Эта проблема неоднократно обсуждалась на совещаниях различного уровня. В частности, одним из путей ее решения стало соглашение о межведомственном взаимодействии при проведении таможенного и ветеринарного контроля в Мурманском морском рыбном порту, целью которого явилось совершенствование схемы оформления судов, доставляющих в порт продукцию рыбного промысла. Управление Россельхознадзора по Мурманской области также является его участником.

По данным отдела Государственного ветеринарного надзора на государственной границе Российской Федерации и транспорте в настоящее время оформление российских рыбопромысловых судов с охлажденной рыбопродукцией на борту (МРТК) занимает в среднем 40—60 минут, среднего морозильного траулера — до 1,5 часов, судов с большой численностью экипажа или транспортных судов — до 2 часов. К сожалению, нормативы времени осуществления пограничного ветеринарного контроля в пунктах пропуска, в том числе по видам продукции, в настоящее время не установлены.

Ветеринарный контроль судна, следующего с промысла с российской рыбопродукцией на борту, включает в себя проверку сопроводительных документов, досмотр груза, установление соответствия груза сопроводительным документам, иные процедуры по контролю за исполнением владельцами груза ветеринарных норм и требований.

В случаях своевременного предоставления всех необходимых документов, отсутствия недостатков в их оформлении, проведения досмотра груза государственный инспектор производит оформление груза и выдачу ветеринарного свидетельства на рыбопродукцию в ходе работы комиссии непосредственно на борту судна.

В течение 2007 года государственными инспекторами управления в составе комиссий был произведен контроль грузов, доставленных в порт более чем 850 судами рыбопромыслового флота и транспортными судами. При этом было задержано оформление 99 судов в среднем на 4—5 часов.

Основные причины задержек в оформлении грузов:

не представление грузовладельцем на момент работы комиссии на судне или несвоевременное предоставление необходимых для оформления рыбы документов (удостоверений о качестве судов-изготовителей, выписок из технологических журналов и др.), — это около 36% от имеющих случаев;

ненадлежащее оформление сопроводительных документов (удостоверений о качестве, выписок из промысловых и технологических журналов и пр.), отсутствие в них полной информации о грузе, а также выявление фактов несоответствия дат выработки продукции, количества грузов, указанных в сопроводительных документах, количеству, ука-

занному в удостоверении о качестве или фактическому количеству грузов на борту (около 46% от имеющихся случаев);

невозможность проведения досмотра на борту судна по причине чрезмерной загрузки трюмов (менее 20% случаев).

На основании постановления Правительства Российской Федерации от 19.01.1998 г. № 60 "Об утверждении положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации" последовательность осуществления всех видов контроля в пунктах пропуска определяется типовыми схемами, которые согласовываются с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими различные виды контроля, и утверждаются нормативными правовыми актами соответствующих транспортных министерств и ведомств.

Вместе с тем типовая схема в настоящее время разработана и утверждена только для пропуска соответствующих грузов в международном железнодорожном сообщении.

В соответствии с типовыми схемами организации пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов с учетом местных условий совместными решениями руководителей государственных контрольных органов и администрации пункта пропуска должны вводиться в действие технологические схемы пропуска через государственную границу физических лиц, транспортных средств и грузов в конкретных пунктах пропуска.

Технологической схемой может устанавливаться последовательность осуществления контрольных процедур уполномоченными государственными органами, а также время досмотра и оформление грузов. Однако такая схема для Мурманского рыбного порта до сих пор не утверждена.

Учитывая вышеизложенное, считаем, что разработка, утверждение и введение в действие административного регламента, нормирующего осуществление пограничного ветеринарного контроля в пунктах пропуска — морских портах, в том числе по видам продукции, а также установление нормативов времени такого контроля будут способствовать его совершенствованию и пресечению нерационального использования времени, отведенного государственным ветеринарным инспекторам для контрольных процедур.

Кроме того, необходимо скорейшее утверждение в установленном законодательством порядке типовой схемы организации контроля в морских портах и введение в действие схемы взаимодействия государственных контролирующих органов непосредственно в Мурманском морском порту.

Информация

о проблемных вопросах, предложения в проект рекомендаций совещания

Основным проблемным вопросом, связанным с ветеринарным оформлением рыбы и рыбной продукции, является продолжительность проведения контрольных процедур. Эта проблема неоднократно обсуждалась на совещаниях различного уровня.

На основании постановления Правительства Российской Федерации от 19.01.1998 г. № 60 "Об утверждении положения о пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации" последовательность осуществления всех видов контроля в пунктах пропуска определяется типовыми схемами, которые согласовываются с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими различные виды контроля, и утверждаются нормативными правовыми актами соответствующих транспортных министерств и ведомств.

В связи с этим разработка, утверждение и введение в действие административного регламента, нормирующего осуществление пограничного ветеринарного контроля в пунктах пропуска — морских портах, в том числе по видам продукции, а также установле-

ние нормативов времени такого контроля будут способствовать его совершенствованию и пресечению нерационального использования времени, отведенного государственными ветеринарными инспекторами для контрольных процедур.

Кроме того, необходимо скорейшее утверждение в установленном законодательством порядке типовой схемы организации контроля в морских портах и введение в действие схемы взаимодействия государственных контролирующих органов непосредственно в Мурманском морском порту.

Предлагаем внести в протокол поручения органам исполнительной власти, осуществляющим нормативное регулирование в закрепленных сферах деятельности:

1. Министерству транспорта Российской Федерации — утвердить типовую схему организации пропуска через государственную границу физических лиц, транспортных средств и грузов в морских портах.

2. Министерству сельского хозяйства Российской Федерации — утвердить административный регламент осуществления государственной функции по проведению государственного ветеринарного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации в морских портах.

М.Д. Гибин,
капитан порта Таганрог

О проблемах в деятельности порта Таганрог

По проблеме осуществления мониторинга реализации Федерального закона о морских портах Российской Федерации в целях законодательного урегулирования вопросов, требующих уточнения либо внесения поправок, в том числе связанных с определением перечня категорий земель, которые могут быть включены в границы территории морского порта и обеспечением интересов государства, сообщаем наше видение отдельных положений вышеуказанного Закона.

Глава 1, статья 5 (границы морского порта).

Применительно к Таганрогскому морскому торговому порту (ТМТП) границы его территории и акватории до настоящего времени Правительством России не установлены.

Ранее границы порта были установлены Приказом Народного комиссариата путей сообщения от 25 сентября 1929 года № 1093, однако в ходе судебных разбирательств по искам некоторых судоходных компаний по вопросу о границах территории и акватории ТМТП Постановлением Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 8 ноября 2005 года № 4148/05 было установлено, что вышеупомянутый приказ не может применяться, поскольку противоречит положениям Конституции Российской Федерации, Водного кодекса Российской Федерации, а также Федеральному закону "О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации" от 31 июля 1998 года.

Закон о морских портах пунктом 2 статьи 5 наделяет правом установления границ порта Правительство России, но постановление Правительства, определяющее границы территории и акватории морского порта Таганрог, до настоящего времени не издано.

Таким образом, капитан морского порта Таганрог не имеет в своем распоряжении легитимного нормативного документа, устанавливающего границы территории и акватории порта, в пределах которых должен обеспечивать безопасность мореплавания и порядок в порту, как это предусмотрено п. 1 ст. 74 Кодекса торгового мореплавания России (КТМ РФ).

Глава 3, статья 10 (администрация морского порта и капитан морского порта).

Пункт 3 статьи 10 в отношении ФГУ "АМП Таганрог" по настоящее время не реализован.

В результате создалась противоречивая ситуация, когда начальник ФГУ "АМП Таганрог" не является капитаном порта, а капитан порта не является начальником администрации морского порта, что ставит в двусмысленное положение как одного, так и другого, приводит к размыванию и смешиванию функций и полномочий, что негативно сказывается на деятельности администрации порта.

Убеждены, что пункт 3 статьи 10 закона должен быть реализован в ближайшие сроки, либо его редакция должна быть пересмотрена.

Глава 3, статья 14 (обязательные постановления в морском порту).

Пункт 1 статьи 14 устанавливает условия разработки Обязательных постановлений в порту, но при этом не определяет кем они разрабатываются. Считаем, что редакция этого пункта требует соответствующего уточнения. Отсюда вытекает также необходимость пересмотра и обновления положений Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, согласно пункту 1.4 которых Обязательные постановления по порту ранее издавались начальником порта.

Глава 3, статья 15 (обеспечение безопасности в морском порту).

Пункт 6. Перечень морских портов, охрану границ которых обеспечивают подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта, соответствующие подразделения федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел и (или) организации, находящиеся в его ведении по настоящее время не утвержден Правительством Российской Федерации.

Глава 3, статья 19 (портовые сборы).

Пункт 3. Полагаем, что передача ФГУП "Росморпорт" на основании приказа Минтранса от 17.12.2007 г. № 189 львиной доли портовых сборов (по порту Таганрог это 89 % от общей суммы сборов) должна была содействовать дальнейшему развитию инфраструктуры порта.

Однако, как показала практика, деятельность Таганрогского филиала ФГУП "Росморпорт" не только не способствует такому развитию, а напротив, приводит к снижению возможностей порта и уровня стандартов безопасности мореплавания.

Так, в результате несвоевременного и выполненного в неполном объеме ремонтного черпания на Таганрогском подходном канале в 2007 году, капитан порта Таганрог был вынужден впервые (начиная с 16 декабря 2003 года) снизить проходную осадку судов, следующих по ТПК с 4,7 м до 4,4 м, что естественно негативно скажется на результатах деятельности всего Таганрогского морского транспортного узла.

Другие замечания.

Текст закона не содержит в себе понятия "рыбный порт" и "администрация рыбного порта", что само по себе требует реализации положений постановления правительства Российской Федерации от 16.12.2006 года № 773, которые в отношении администраций Таганрогского морского и рыбного портов по настоящее время не реализованы, и каждая из администраций продолжает действовать в рамках полномочий, предусмотренных Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации.

Считаем, что в целях обеспечения успешного функционирования администраций морских портов Российской Федерации, а также дальнейшего развития всего транспортного процесса на море необходимо рассмотреть и в оперативном порядке разрешить вышеозначенные проблемы.

Непрерывность работы морского порта — залог безопасности транспортной системы страны

Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении в изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации" заложил основу дальнейшего законодательного регулирования деятельности, осуществляемой в морских портах, создания благоприятных инвестиционных предпосылок системного развития транспортной индустрии.

После нескольких месяцев с момента вступления в силу закона рано выносить суждения о его эффективности или недостатках, тем более что подобный закон безусловно нуждается в комплексном нормативном сопровождении подзаконными актами, над которыми Министерство транспорта Российской Федерации сейчас ведет активную работу.

В различных субъектах законодательной инициативы на федеральном и региональном уровнях уже зреют предложения по внесению изменений в сам закон, которые, по общему мнению, должны способствовать дальнейшему формированию гармоничной транспортной системы, обеспечивать баланс интересов всех хозяйствующих субъектов, так или иначе связанных с работой портов.

В тоже время ни один из действующих или разрабатываемых нормативных актов не содержит норм, регламентирующих прекращение работы порта и оказания услуг в морском порту вследствие разрешения коллективных трудовых споров таким средством, как забастовка.

Исходя из особой роли морских портов в структуре транспортной системы страны, важность данного вопроса переоценить сложно, т.к. негативные последствия нарушения непрерывности работы портов и, соответственно, транспортной системы Российской Федерации чрезвычайно высоки.

Примером тому могут служить забастовки в морских портах (Туапсе, Санкт-Петербург), организованные профсоюзами во второй половине 2007 года, которые были признаны незаконными в судебном порядке.

События показали, что прекращение перегрузочной деятельности в организациях-операторах морского терминала, являющихся узловыми элементами взаимодействия различных видов транспорта, становится фактором, выходящим за пределы деятельности одного конкретного предприятия и запускающим цепную реакцию нарушения нормальной работы транспортной системы.

Так, в порту Туапсе несоблюдение режима загрузки, вследствие забастовочных мероприятий, послужило причиной повреждения сухогруза и причала. Общий объем претензий железной дороги из-за непринятия портом составов с грузами во время забастовки составил несколько миллионов рублей за считанные дни.

Необходимо помнить, что функционирование морского порта должно подчиняться требованиям устойчивости работы, доступности, безопасности и качества оказываемых услуг, слаженной работы единой транспортной системы Российской Федерации, любое нарушение деятельности которой непосредственно затрагивает интересы как отдельных граждан, так и всего государства.

Данный тезис полностью согласуется с положениями Федерального закона "О транспортной безопасности" который в статье 3 установил основные принципы обеспечения транспортной безопасности, среди которых названы законность, соблюдение баланса интересов личности, общества и государства, взаимная ответственность личности, общества

и государства в области обеспечения транспортной безопасности и непрерывность обеспечения транспортной безопасности.

Одним из важнейших факторов, которые необходимо учитывать при дальнейшем развитии законодательства, является то, что используемые в морском порту оборудование, механизмы и транспортные средства являются источником повышенной опасности, а сами морские порты относятся к категории особо опасных и технически сложных объектов согласно статье 48.1. (особо опасные, технически сложные и уникальные объекты) Градостроительного кодекса Российской Федерации, а также к особо опасным производственным объектам согласно Федеральному закону от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов".

Кроме того, морской порт является сложным производственным объектом, подверженным непосредственному влиянию стихийных особо опасных гидрометеорологических явлений, таких как шторм, тягун, смерч, и т.д., способных за короткий промежуток времени причинить значительный экономический ущерб большому количеству участников транспортных отношений, спровоцировать или вызвать техногенную или экологическую катастрофу, и представляющих прямую угрозу для жизни и здоровья граждан.

Так, для предупреждения чрезвычайных ситуаций при работе с опасными грузами, организации и проведения аварийно-спасательных работ, а также ликвидации аварийных разливов нефти в морских портах формируются нештатные аварийно-спасательные формирования, члены которых при выполнении своих основных обязанностей должны быть в постоянной готовности.

Многие морские порты России в силу исторически сложившихся обстоятельств являются градообразующими предприятиями и непосредственно примыкают к территории городов без санитарно-защитной зоны, что само по себе является фактором повышенной опасности для населения города в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

Услуги, оказываемые в транспортных терминалах, портах признаются сферой деятельности субъектов естественных монополий и подлежат государственному регулированию, направленному на достижение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого ими товара для потребителей и эффективное функционирование субъектов естественных монополий. Данное обстоятельство позволяет сделать вывод, что любое, даже кратковременное нарушение нормальной работы порта в силу его узлового места в транспортной системе способно оказывать негативное влияние на макроэкономические процессы в экономике страны.

Как показывает практика, недостаточный характер законодательного регламентирования порядка объявления и проведения такого средства разрешения коллективных трудовых споров, как забастовки на промышленных транспортных предприятиях, эксплуатирующих опасные производственные объекты, в частности в морских портах, приводит к произвольному изменению технологического цикла, установлению необоснованного режима прекращения и возобновления работы со стороны организаторов забастовки, т.е. представляет собой незаконное вмешательство в деятельность транспортной системы.

Вместе с тем в соответствии с ч. 2 ст. 413 Трудового кодекса Российской Федерации право на забастовку может быть ограничено федеральным законом.

Необходимо отметить, что Конституционным Судом Российской Федерации по аналогичному вопросу забастовок на железнодорожном транспорте занята позиция, из которой следует, что любые обстоятельства, которые могут нарушить нормальное функционирование единой транспортной системы Российской Федерации, **затрагивают интересы как каждого человека, так и государства, что в свою очередь дает основание для введения ограничений в реализации права на забастовку работников, временное пре-**

кращение работы которых может создать угрозу обороне страны и безопасности государства, жизни и здоровью людей.

Пунктом 2 статьи 26 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" установлено, что забастовка, как средство разрешения коллективных трудовых споров работниками железнодорожного транспорта общего пользования, деятельность которых связана с движением поездов, маневровой работой, а также с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей (отправителей) и грузополучателей (получателей) на железнодорожном транспорте общего пользования и перечень профессий которых определяется федеральным законом, является незаконной и не допускается.

Таким образом, учитывая вышеизложенное, ограничение в реализации права на забастовку, как средства разрешения коллективных трудовых споров в морских портах Российской Федерации, являющихся узловыми элементами транспортной системы страны, представляется необходимым элементом соблюдения баланса интересов личности, общества, государства и трудовых коллективов, а также принципа обеспечения непрерывности транспортной безопасности.

Законодательное закрепление указанных в законе предложений о структурной интегрированности морских портов в единую транспортную систему Российской Федерации, запрете забастовок в морских портах, как средства разрешения коллективных трудовых споров, будут способствовать укреплению безопасности и непрерывности деятельности в морских портах, обеспечению бесперебойного взаимодействия различных видов транспорта, как составных частей единой транспортной системы страны, защите интересов граждан, общества и государства.

В.В. Соколов,
генеральный директор ОАО "Мурманский морской рыбный порт"

О проблемах развития ОАО "Мурманский морской рыбный порт"

С 14 февраля 2006 года ФГУП "Мурманский морской рыбный порт" преобразован в акционерное общество. 100 процентов акций предприятия находятся в собственности государства. Тем не менее за последнее десятилетие государство не выделяло средств на развитие предприятия, однако порт выжил и в непростые перестроечные времена, чудом избежав процедуры банкротства, выживает он и сейчас.

На сегодняшний день главная проблема ОАО "Мурманский морской рыбный порт" — снижение грузооборота по рыбопродукции. Основной вид деятельности предприятия — погрузо-разгрузочные работы с судов промыслового флота и транспортов, хранение рыбопродукции. Проектная мощность порта — 1300 тыс. тонн в год. По итогам 2007 года ОАО "ММРП" переработало 198 тыс. тонн рыбопродукции, то есть на сегодня мощности порта загружены не более чем на 18 процентов.

Снижение грузооборота ведет за собой целый ряд экономических проблем:

отсутствие оборотных средств;

отсутствие средств на ремонт и обновление оборудования (износ большинства механизмов превышает 70 процентов);

отсутствие инвестиций для привлечения непрофильных грузов.

Последние 18 лет показывают, что Мурманский морской рыбный порт находится в условиях жесточайшей конкуренции. Подтверждением этому служит практика судовладельцев дислоцировать свои суда в портах Норвегии.

Досмотр судна на нашем берегу может занимать до двух суток, а норвежские службы это делают за полтора часа, в результате 44 процента российских промысловых судов Северного бассейна вообще не заходят в порт приписки Мурманск, а базируются в других иностранных портах. (из доклада А. Крайнего, руководителя Госкомрыболовства).

Проекты изменения нормативных документов по привлечению судов в порт Мурманск в Госкомрыболовстве находятся на стадии проработки. В соответствии с новым законом о рыболовстве, с 2009 года вся рыбопродукция, выловленная в особой экономической зоне России, должна поставляться на российский берег.

Специфика рынка морских перевозок не может рассматриваться в рамках конкретного территориального образования Российской Федерации. Основными конкурентами мурманских портов, кроме Норвегии, являются порты Санкт-Петербурга, Калининграда, стран Балтии и Финляндии. Технологические мощности по перевалке генеральных грузов в этих портах используются не более чем на 50 процентов, плечо перевозки от основных промышленных регионов России далеко не в пользу Мурманска, а отнесение порта в разряд естественных монополистов на порядок снижает маневренность предприятия в ценовой политике, что, соответственно (п. 10 ст. 8), просто мешает конкурентоспособности рыбного порта.

В этой связи, в федеральном законе о морских портах необходимо в статье 33 (о внесении изменения в Федеральный закон "О естественных монополиях") в части морских портов сформулировать иное определение естественных монополий по перевалке грузов и обслуживанию судов: "морские порты, в радиусе расположения которых в пределах 1000 морских миль отсутствуют другие морские порты любой государственной принадлежности".

В последнее время судовладельцы все чаще ссылаются на недостаточный объем холодильных мощностей в порту. Сегодня порт может одновременно хранить свыше 40 тыс. тонн рыбопродукции. Тем не менее, еще со времен СССР, когда порт получил статус внекатегорийного и перерабатывал более миллиона тонн рыбопродукции за год, объемы холодильных мощностей не изменились. Дело в том, что в советские годы большая часть рыбопродукции вывозилась с территории порта железнодорожным транспортом. В день через порт проходило до 120 рефрижераторных вагонов, а за весь 2007 год — только 160 вагонов. Между тем порт владеет собственным железнодорожным хозяйством, подъездными путями и железнодорожной станцией Новорыбная. Вопрос упирается не только в отмену ОАО "РЖД" всех льгот на перевозку рефрижераторных вагонов, но и в максимальную загрузенность Мурманского отделения Октябрьской железной дороги. На тысячу километров от Мурманска проложен лишь один железнодорожный путь, по которому ежедневно проходят не только пассажирские поезда, но и вагоны с углем и цистерны с топливом.

В ближайшей перспективе (10—15 лет) сложно ожидать грузопоток по рыбопродукции в сторону Мурманска в объеме 1300 тысяч тонн. Даже при возрождении рыбной промышленности до уровня 1990 года, наращивание объемов добычи рыбы будет происходить за счет зон иностранных государств, открытой части Мирового океана и рыбоводства, плечо перевозки рыбопродукции из которых на порты Черного и Балтийского морей значительно короче, что в условиях высокой цены на ГСМ имеет существенные преимущества. При самом благоприятном развитии рыбной промышленности Мурманскому порту можно рассчитывать на 600 тыс. тонн рыбопродукции. Таким образом, мощности ММРП по перевалке рыбопродукции будут задействованы максимум на 50 процентов, и один из грузовых районов необходимо перепрофилировать на другие виды грузов.

В этом случае в порту возникает проблема обработки транспортных судов большого водоизмещения. Причалный фронт строился для обслуживания судов рыбопромыслового флота, максимальное водоизмещение которых составляло 20 тыс. тонн. В результате

максимальная глубина у причалов составляет 9,2 метра. Для приема судов водоизмещением более 20 тыс. тонн необходимы дноуглубительные работы до уровня минимум 15–16 метров. Кроме того, обработка таких судов требует модернизации причального фронта, погрузо-разгрузочной техники, подъездных железнодорожных путей и припортовых станций, систем водо-, электро-, теплоснабжения, канализации, увеличение мощности судов портофлота и обслуживающего флота. Для решения этого вопроса необходимы инвестиционные ресурсы в объеме порядка — 5,0 млрд. рублей, в том числе:

- реконструкция причалов (900 п.м.) — 1,2 млрд. руб.;
- приобретение перегрузочной техники (краны, погрузчики) — 1,2 млрд. руб.;
- железнодорожное хозяйство (путевое и локомотивное хозяйство) — 0,5 млрд. руб.;
- модернизация инженерной инфраструктуры — 0,6 млрд. руб.;
- развитие складского комплекса (строительство и модернизация) — 1,0 млрд. руб.;
- наращивание потенциала портофлота (приобретение буксиров и обслуживающих судов) — 0,5 млрд. руб.

Основной причиной убыточности предприятия является недозагрузка производственных мощностей. По итогам 2007 года порт получил убытки от основной деятельности в объеме 38,8 млн. рублей, в том числе от содержания жилищно-коммунального хозяйства — 7,1 миллиона, от услуг по отпуску теплоэнергии — 11,4, из них от разницы в цене на топливо — 11, из которых возмещено 3 млн. рублей (с учетом некомпенсированного убытка, понесенного предприятием в 2006 году, сумма составит 24 млн. рублей).

Однако, на 2008 год подписаны договоры по перевалке непрофильных грузов (цемент) в объеме 200 тыс. тонн с перспективой наращивания минимум до 600 тыс. тонн в год. Это позволит порту достигнуть объема реализации в размере 788,7 млн. рублей и получить прибыль в размере 40,5 миллиона. По прогнозу на 2008 год объем грузооборота составит 183,5 тыс. тонн.

В связи с планируемым созданием свободной экономической зоны на территории порта и разработкой инвестиционного проекта по реконструкции холодильного комплекса ожидается дальнейшее увеличение грузооборота, в частности, по рыбопродукции. По прогнозу на 2009 год в случае создания свободной экономической зоны увеличится число судозаходов, что повлечет за собой дальнейший рост грузооборота, увеличение объемов выручки и повышения уровня рентабельности предприятия. Объем грузооборота по прогнозу на 2009 год составит 980 тыс. тонн, в том числе рыбопродукции 260 тыс. тонн. Объем выручки составит 1027,6 млн. рублей, прибыль от основной деятельности — 147,5 млн. рублей. По прогнозу на 2010 год объем грузооборота составит 1080,0 тыс. тонн, в том числе рыбопродукции 320,0 тыс. тонн. В 2010 году объем доходов составит 1100,1, прибыль — 181,4 миллиона.

Тем не менее 3 июня 2008 года в рамках второго этапа приватизации должен состояться аукцион по продаже государственного пакета акций предприятия (100 процентов). Коллектив и рыбопромышленники региона обеспокоены тем, что государство не поставило перед будущим владельцем никаких условий по сохранению рыбного профиля порта, а между тем под угрозой может оказаться продовольственная безопасность страны: с ликвидацией одного из крупнейших рыбных портов в Европе зависимость Мурманской области и Северо-Западного региона в целом от иностранной рыбопродукции может увеличиться в разы.

Мурманский морской рыбный порт — это одно из градообразующих предприятий, это основа рыбопромышленного комплекса региона. Мы исправно перечисляем налоговые выплаты в бюджеты всех уровней. По прогнозам в 2008 году мы перечислим в бюджет более 223 млн. рублей. В 2009 году эта цифра может увеличиться до 312 миллионов.

Сейчас порт — целостный механизм: причалы, холодильники, подъездные пути, железнодорожная станция, и все работает как единый организм. Если мы потеряем всю эту инфраструктуру, восстановить ее будет очень сложно, пожалуй, и невозможно.

А уже сейчас у нас есть реальная возможность погасить всю кредиторскую задолженность. Один из районов рыбного порта — угольная база — оценен в 223 миллиона. Уже много лет он приносит предприятию только убытки. Его продажа позволит рассчитаться со всеми долгами, вложить средства в развитие производства и сохранить исторический рыбный профиль предприятия.

ОАО "Мурманский морской рыбный порт"

1.1. История создания Мурманского морского рыбного порта

У истоков создания Мурманского морского рыбного порта лежат рыбацкие становища, основанные первыми поселенцами на Мурманском берегу в XVI веке.

Первое время рыбу промыслили только летом, после схода льда в горле Белого моря. Этот период продолжался два — два с половиной месяца. Позднее для продления срока промысла рыбаки уже ранней весной стали доставлять снаряжение на Западный Мурман сушей, не дожидаясь навигации. Тогда же началось активное заселение Мурманского берега, что привело к расцвету Колы (год основания 1565) как базы рыбного промысла.

И только осенью 1926 года рабочие Мурманской конторы "Севгосрыбтреста" забили первые сваи причалов у Варничного мыса, началось строительство рыбной гавани. Строительная программа была следующая: построить пристань, набережную, склады, железнодорожные пути, провести водопровод, электрическое освещение.

К концу 1926 года было завершено сооружение причальной линии для одновременной обработки пяти траулеров. Вместе с причалами строились цеха и склады для засолки и хранения рыбы. К причалам и рыбоперерабатывающим цехам тралбазы подводился железнодорожный подъездной путь длиной в 1225 метров. Строительство первой очереди порта было завершено к июню 1927 года.

В 1931—1934 годы для Мурманского порта являются периодом непрерывного развития и строительства, проведения дноуглубительных работ, засыпки полосы обсушки, создания гидротехнических сооружений. Значительно увеличилось количество перегрузочных механизмов, длина железнодорожных путей. А причины для таких изменений были. Дело в том, что к началу 30-х годов траловый флот увеличился в три раза, а оставшиеся прежними мощности порта не могли обеспечить своевременную обработку судов, в результате этого многие траулеры подолгу простаивали на рейде. Да и увеличение добычи рыбы требовало дальнейшего развития инфраструктуры порта.

Данные, характеризующие развитие порта: число причалов увеличилось с 11 (в 1930 году) до 16 (в 1933 году), за этот же период количество кранов увеличилось с 5 до 7, вспомогательный флот — с 7 до 16 судов.

О динамике развития грузооборота: в 1930 году порт перерабатывал 528 тыс. тонн грузов, в 1934 году — 950 тысяч.

В 1966 году порт был награжден орденом Ленина, в 1973 году стал первым портом в системе Минрыбхоза, перекрывшим миллионный рубеж по перегрузке рыбопродукции.

В 2004 году — 2,4 млн. тонн (в т.ч. рыба — 179 тыс. тонн), в 2005 году — 2,1 млн. тонн (в т.ч. рыба — 223 тыс. тонн), 2006 году — 568,9 тыс. тонн (в т.ч. рыба — 197,4 тыс. тонн), за 1 полугодие 2007 года — 114 тыс. тонн (в т.ч. рыба — 79,2 тыс. тонн).

На 1990 год пришелся пик объемов грузопереработки — 3,3 млн. тонн (в т.ч. рыба — 1,3 млн. тонн).

Приказом от 4 июня 1934 года по Госрыбпромтресту был образован Мурманский морской рыбный порт. Именно с этой даты начинается история порта.

С 14 февраля 2006 года порт преобразован в акционерное общество, 100 процентов акций предприятия находятся в собственности государства. В мае текущего года порт был включен в дополнительный список на приватизацию, которая будет осуществлена в период 2007—2009 годов.

1.2. Географическое расположение

Мурманский морской рыбный порт расположен на восточном берегу южного колена Кольского залива между мысами Зеленый и Халдеев (координаты 68°58 северной широты, 33°05 восточной долготы).

Длина южного колена Кольского залива — 17,6 км, ширина колеблется от одного до 2,2 км.

Вход в Южное колено имеет ширину около 1 км между выступающими с обоих берегов мысами Мишуков и Пинагорий.

Расстояние от выхода из Кольского залива составляет 44, 5 км, ширина на выходе — 2,5 км.

1.3. Климат

Район Кольского залива имеет морской полярный климат, отличающийся продолжительной зимой, коротким летом, относительно небольшими изменениями средних температур воздуха в течение года, высокой относительной влажностью и муссонными ветрами.

1.5. Инженерно-геологические условия

Геологические условия района порта представляют собой в пределах активной зоны многослойную толщину. Отметки поверхности изменяются от 2,5 до 3,0 м и более.

Глубины акватории в отдельных местах достигают 17,0—18,5 м и более.

1.6. Навигационный период

Мурманский морской рыбный порт характеризуется круглогодичной навигацией, поскольку ни льды местного образования, ни льды морского происхождения не препятствуют мореплаванию.

1.7. Подходы к порту

Судоходство на акватории Мурманского морского рыбного порта является регулируемым. Регулирование движения всех судов осуществляется Службой управления движением судов (СУДС) круглосуточно, независимо от гидрометеорологических условий.

Режим плавания, скорость движения и радиолокационное регулирование судоходства на акватории порта осуществляется СУДС в соответствии с Правилами плавания судов в зоне действия Службы управления движения судов.

1.8. Краткая характеристика портового хозяйства

Для выполнения работ, связанных с комплексным обслуживанием судов рыбной промышленности, обеспечением непрерывности потоков перевозок грузов, а также своевременной перевалки нефтепродуктов, порт располагает:

- комплексом гидротехнических и инженерных сооружений;
- полной системой сетей энерго-тепло-водоснабжения;
- причалами с подъездными и подкрановыми путями;
- открытыми площадками и закрытыми складами;
- холодильником;
- парком большой и малой механизации для производства ППР;
- емкостями для хранения жидких нефтепродуктов;
- сетью железнодорожных путей в комплексе с собственной приемоотправочной станцией Новорыбная, которая позволяет осуществлять прием железнодорожных составов и комплектование по роду вагонов, маневрирование, их подачу и уборку к фронту производства погрузо-разгрузочных работ.

Мурманский морской рыбный порт занимает территорию более 100 гектаров, общая протяженность причального фронта превышает 4 километра, длина железнодорожных путей — 30 километров, подкрановых — 3 километра.

Плановая мощность переработки грузов:

- рыбопродукция — 1,3 млн. тонн в год;
- нефтепродуктов — 2,0 млн. тонн в год.
- прочие грузы — 0,2 млн. тонн.

1.9. Структура порта

Предприятие состоит из очень сложных и разнообразных по своему назначению служб и районов, не имеющее аналогов в мировой практике.

В структуре порта 13 производственных и два непроизводственных подразделения, каждое из которых выполняет свои определенные функции.

Перегрузочный комплекс (ПК) территориально состоит из трех грузовых районов:

Северный район порта выполняет погрузочно-разгрузочные работы, связанные с рыбопродукцией и другими грузами, предоставляет причальную линию для отстоя судов.

Южный район порта выполняет погрузочно-разгрузочные работы, связанные с рыбопродукцией и другими грузами по различным вариантам работ (с судов, на суда, в железнодорожные вагоны, на склад и в автотранспорт), услуги транспортного экспедирования, хранение грузов на открытых и закрытых складах и холодильнике.

Угольная база выполняет погрузочно-разгрузочные работы и хранение угля и прочих грузов.

Автоматическая телефонная станция (АТС) предоставляет услуги телефонной связи.

Бассейновая санитарно-промышленная служба (БСПС) проводит санитарно-профилактическое обследование судов, оформляет карты аттестации рабочих мест, занимается разработкой проектов норм предельно допустимых выбросов и сбросов, лимитов отходов, анализ сточной воды.

Портовый флот предоставляет услуги буксиров, сборщиков балластных вод, пассажирских катеров, танкеров.

Морская пожарно-техническая служба (МПТС) проводит освидетельствование пожарно-технического состояния судов.

Железнодорожное хозяйство (ЖДХ) предоставляет услуги по подаче и уборке железнодорожных вагонов и нефтецистерн.

Ремонтно-строительное управление (РСУ) предоставляет услуги по ремонту помещений, зданий.

Навигационная камера (НК) оказывает услуги по корректуре карт и книг, проводит ремонт штурманских приборов.

Энергохозяйство предоставляет услуги по тепло- и электроснабжению, водоснабжению подразделений порта, судов и предприятий, находящихся на территории порта, снабжает теплоэнергией жилой фонд города.

Учебный центр "Курс-Норд" осуществляет подготовку и переподготовку по 59 рабочим специальностям, из них 29 специальностей непосредственно связаны с рыбной промышленностью (докеры, водители авто- и электропогрузчиков, тальманы, повара судовые и т.д.).

ЖКО (Жилищно-коммунальный отдел).

Находятся на балансе порта, сданы в аренду:

Плавучая судоремонтная мастерская (ПСМ "Кольская") осуществляет ремонт и обслуживание судов рыболовного флота (сдано в аренду с 1.07.2007 г.).

Нефтеперегрузочный комплекс (НПК) выполняет погрузочно-разгрузочные работы, связанные с нефтепродуктами (слив нефтепродуктов из железнодорожных цистерн, хранение нефтепродуктов, бункеровка судов) (сдан в аренду с 25.12.2005г.).

Автостоянка (сдана в аренду с 1.07.2007г.).

2. Технические характеристики Мурманского морского рыбного порта

2.1. Холодильные мощности

Всего на территории порта расположены четыре холодильника:

холодильник № 2 Рыбокомбината (Северный район), мощность 15 тыс. тонн;

холодильник № 3 Рыбного порта (Южный район), мощность 13 тыс. тонн;

холодильник № 4 Севрыбсбыта (Южный район), мощность 2,5 тыс. тонн;

холодильник № 5 Севрыбсервиса (Южный район), мощность 2,5 тыс. тонн.

Общая мощность холодильников порта позволяет одновременно хранить до 40 тыс. тонн рыбопродукции.

2.2. Подъемно-транспортное оборудование

Для производства грузовых операций порт имеет:

33 портальных крана грузоподъемностью от 5 до 20 тонн (Альбатрос — 2, Ганц — 17, Коммунар — 2, Форель — 12);

железнодорожный кран грузоподъемностью 16 тонн;

два козловых крана грузоподъемностью 50 тонн;

гусеничный и пневмоколесный краны;

три автомобильных крана;

89 электропогрузчиков (в основном Linde) грузоподъемностью от 1 до 2 тонн.

2.3 Служебно-вспомогательный флот

Порт имеет 17 судов портового флота, из них 7 судов специального назначения (СЛВ, нефтемусоросборщики).

Общее количество по номенклатуре судов портового флота приведено в таблице.

Тип судна	Мощность (л.с.) или водоизмещение	Техническое состояние
Буксиры: 4 единицы "Гонец" "Безотказный" "Гороховец" "Быстрый"	1200 л.с. 1600 л.с. 1200 л.с. 1600 л.с.	В эксплуатации В эксплуатации В эксплуатации В ремонте
Танкеры: 3 единицы "Северянка" "Агинское" "Джамрат"	1600 т. 2600 т 2800 т	В аренде (ООО "Нефтехим") В аренде (ООО "Лукойл-Нева") В аренде (ООО "Транскомпания")
Сборщики льяльных вод: 4 единицы "Ольховец" "Краковец" "Шалим" "Олонец"	250 т	В эксплуатации В эксплуатации В ремонте В эксплуатации
Лоцманский катер: "Мечта"	600 л.с.	В эксплуатации
Пассажирский катер: "Волна"	150 л.с.	Отстой
Разъездной катер: "Передовой"	150 л.с.	В эксплуатации
Нефтемусоросборщики: 3 единицы НМС -24 НМС -20Н НМС -28	135 л.с.	В эксплуатации В эксплуатации В ремонте

2.4. Причальная линия (причалы)

Мурманский морской рыбный порт имеет причальную линию общей длиной 4700 метров. Из них причалы 0 — 36 находятся в Северном грузовом районе, причалы 37 — 45 расположены в Южном грузовом районе, пять причалов — в транспортно-складском комплексе, нефтепирс и два причала — на базе газации.

Строительство имеющихся причалов началось в 1931 году и велось до 2002 года.

Северный грузовой район

Годы постройки причалов 1963—1978, конструкция причалов типа "Больверк" из стального шпунта.

Общая протяженность причальной линии, включая плавпричал, составляет 2234,5 метров. Отбойные устройства — деревянные рамы, резиновые трубы и автопокрышки. Максимальная глубина у кордона причалов — 8,5 метров, минимальная глубина — 0,3.

Причалы 0 — 25 проектной глубиной 7,43 метров. Они могут использоваться как отстойные или для обработки малотоннажных грузов.

Причалы 25 — 31 выведены из эксплуатации и требуют реконструкции. Причалы 32 — 36 проектной глубиной 8,68 метров. После проведения капитального ремонта они могут быть использованы для выгрузки мороженой рыбопродукции и пакетированных грузов.

Плавучий причал используется как пассажирский.

Южный грузовой район

Годы постройки причалов 1967—1976. Конструкция причалов типа "Больверк" из стального шпунта.

Общая протяженность (включая откылок и плавпричал) составляет 1365,8 метров. Отбойные устройства — деревянные рамы и резиновые трубы в стальных кассетах. Максимальная глубина у причалов — 9,2 метров, минимальная глубина — 2, средняя глубина — 8.

Угольная база

Годы постройки 1931—1932, 2002. Общая протяженность 265 метров, из них 100 метров — причал на свайном основании с ряжевым надрубом, 165 метров — причал типа "Больверк" из стального шпунта.

Отбойные устройства — резиновые трубы в стальных кассетах, деревянная рама. Минимальная глубина у причалов — 5,5 метров, средняя глубина у причалов — 7,2.

Причалы базы газации (216 метров) выведены из эксплуатации.

2.5. Складские площади

Порт располагает открытыми складскими площадками общей площадью более 2 тыс. кв. метров, расположенными в Южном грузовом районе, а также складами общей площадью 7,7 тыс. кв. метров, которые расположены во всех грузовых районах порта. Часть сооружений требует капитального ремонта, часть находится в удовлетворительном состоянии.

Крытые склады позволяют принимать на хранение до 4 тыс. тонн грузов.

2.6. Сторонние организации на территории порта

На территории порта располагаются около 100 предприятий различных видов собственности, так или иначе связанные с рыбной промышленностью.

Фабрика орудий лова (ФОЛ) снабжает суда орудиями лова, тарный комбинат — картонной и банкетарой.

Рыбокомбинат осуществляет переработку рыбы.

Порт Владимир выпускает консервы, филе трески глубокой заморозки, клипфикс, "Протеин" — крабовые палочки, "Альбатрос" — консервы и пресервы, Рыбомучомольный завод — рыбную муку.

В.П. Касаткин,

председатель правления НО "Союз рыбопромышленников Севера"

О проблемах обработки промысловых и транспортных судов в порту Мурманск

Флот рыбной промышленности Мурманской области составляет свыше 200 единиц, причем около 40 процентов из них заходит и обрабатывается в Мурманском порту. В прошлом году рыбный порт обработал около 200 тыс. тонн рыбной продукции, что составляет около трети от всего вылова по бассейну. За 2007 год в порт было совершено 1225 судовых заходов, из них 973 с рыбопродукцией и 216 крупнотоннажных.

Мы планируем, что с 2009 года это количество увеличится примерно на 50 тыс. тонн рыбопродукции, доставляемой в Мурманск из российской экономической зоны по причине ее обязательной доставки и около 60 тыс. тонн за счет введения в промысел мойвы. Таким образом, мы полагаем, что ежегодно порт будет обрабатывать не менее 350—400 тыс. тонн рыбопродукции. Это значит, что мы выйдем на уровень 2000 года, когда при таких показателях и наличии других грузов и нефтебазы порт работал рентабельно.

Однако у порта есть серьезные проблемы. В соответствии с планом социально-экономического развития порта и рыбной промышленности Мурманской области на период до 2015 года порт за прошедшее время должен был обновить 55 электропогрузчиков, 6 автопогрузчиков мощностью до 5 тонн, заменить 6 порталных кранов. Однако в первую очередь из-за кадровой чехарды с руководством порта, неопределенности с его продажей, сдачей в аренду наиболее значимых для порта объектов и трудностей с оформлением грузов, порт не развивался, а лишь выживал и сокращал объемы переработки. Снижение объемов привело к росту тарифов на выгрузку, сейчас этот тариф составляет 610 рублей за тонну, включая НДС (в соседних портах Норвегии тариф составляет около 10 долларов США). Параллельно со снижением энерговооруженности порта происходило и падение инфраструктуры. Так, по различным причинам в первом грузовом районе осталось только 9 рабочих причалов из 39, пресная вода подведена только к двум причалам в первом и втором грузовом районах, при необходимости воду приходится доставлять танкерами в порт. Для получения берегового электропитания необходимо заключать договора напрямую с энергосбытовыми компаниями, что также усложняет стоянку в порту. В связи со снижением числа рабочих причалов в порту стало просто невозможно провести междурейсовую стоянку, в отличие от причалов Киркенеса, где российские суда стоят в четыре корпуса.

В настоящее время в порту имеются четыре холодильника общей емкостью около 40 тыс. тонн, которые в основном загружены массовыми породами рыбы, и поступление дополнительного объема может привести к нехватке морозильных емкостей. В этих условиях судовладельцам и порту необходимо ускорять оборачиваемость рыбопродукции через холодильник. По данным руководства холодильников в среднем холодильники загружены на 80 процентов, средний срок хранения составляет около 15 суток, но доходит порой до нескольких месяцев. Однако ускорить оборачиваемость грузов порой невозможно по различным причинам. Они таковы: затруднена возможность прямой перегрузки рыбопродукции российского происхождения (судно — вагон или машина), т.к. порой таможенные органы проводят контрольные выгрузки с обязательным размещением груза в холодильник или на машины до полной выгрузки судна. Ввиду отсутствия емкостей или транспорта обработка судна в таких случаях задерживается на несколько суток, при этом возможно введение предварительного декларирования, а затем внесение коррективов в объем выгруженной продукции по факту, как это делается во всех странах.

Предложение: производить контрольные выгрузки рыбопродукции под контролем таможенных органов по желанию судовладельцев или на склад или на машины, вагоны, разрешая отгрузку по мере проверки, что ускорит обработку груза и разгрузит холодильники.

В порту задерживается выгрузка по причине оформления ветеринарных свидетельств до 2—3 суток.

Предложение: Предлагается использовать опыт соседних стран, где не проверяется вся продукция, поступающая из районов промысла, но проводится мониторинг ее загрязнения или зараженности. При необходимости покупатель проводит дополнительный анализ. В нашем случае такой мониторинг может проводить научно-исследовательский институт рыбной промышленности "ПИНРО".

С введением электронных торгов на бирже возможна перевалка груза на транспортные средства покупателя в порту с приходом судна. Электронные торги будут проводиться с 1.01.2009 г. по продукции, выработанной в исключительной экономической зоне России по лотам, еще до прихода судна в порт. При условии создания выгрузки в порту без проволочек, это значительно ускорит обработку судна. В случае отсутствия спроса или низких цен на поставленную в порт продукцию на российском рынке она будет реализовываться на экспорт. В этом случае предусмотреть таможенное оформление продукции на экспорт без выгрузки ее с борта судна, т.к. все суда имеют сертифицированные объемы

трюмов, а подсчет фактического количества продукции на борту судна не составит проблем.

Значительные тарифы на перевозку рыбопродукции железной дорогой, а также отсутствие планирования и заказа рефрижераторных вагонов привели к тому, что в прошлом году только около 10 тыс. тонн рыбопродукции было вывезено вагонами.

Предложение: организовать на базе диспетчерских и руководства рыбного порта постоянно действующую службу по планированию отгрузки рыбопродукции массовых пород вагонами железной дороги. Обратиться в адрес руководства железной дороги о снижении тарифов на поставку пищевой рыбной продукции из Мурманска, т.к. массовые породы имеют низкую стоимость, они наиболее доступны российскому потребителю, а снижение тарифов позволит снизить стоимость рыбопродукции в местах ее потребления.

С целью снижения сроков оборачиваемости продукции донных пород рыбы (палтус, зубатка, камбала, ерш, окунь, сайда), поставляемых в порт на российский рынок, создать наиболее приемлемые условия для ее приобретения и переработки на береговых предприятиях Мурманской области.

Предложение: администрации Мурманской области и областной Думе рассмотреть возможность компенсации или утверждения областного заказа на данные породы рыбы с целью максимальной переработки ее на предприятиях Мурманской области.

В связи со слиянием администраций рыбного и торгового портов предусмотреть действие всех документов, выданных рыбным портом для рыбаков до срока окончания их действия. Исключить попытки распространения Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-78) на рыболовные суда, т.к. рыболовные суда не подпадают под действие этой конвенции. В свое время Госкомрыболовство волевым порядком ввело следующие документы: Международный кодекс по управлению бизнесом (МКУБ), Система управления безопасности (СУБ) судов, документы по согласованию (ДСК) компаний на рыболовные суда, а их небольшие экипажи с постоянными вахтами и подвахтами — по уборке рыбы. Оно тем самым превратило действительную безопасность мореплавания в бумажную.

Предложение: отменить действие документов конвенции ПДМНВ-78 на рыболовные суда.

В связи с созданием свободных экономических зон на портовых территориях срочно подготовить заявку на включение Мурманского морского рыбного порта в список предприятий, претендующих на включение в свободную зону.

В связи с выставлением акций Мурманского морского рыбного порта на торги и во избежание переориентации порта новым владельцем под другие грузы, предусмотреть включение в аукцион обязательного условия о сохранении порта, как рыбного.

В связи с передачей всех причалов фондом имущества в доверительное управление администрации Мурманского морского рыбного порта запретить администрации порта субаренду этих причалов и обеспечить единое пространство для рыболовного и транспортно-флотов.

Для обеспечения более полной загрузки рыбного порта и создания условий для захода всех рыболовных судов в порт Мурманск ускорить решение вопроса о таможенной амнистии судов, прошедших ремонт или модернизацию за границей, приобретенных на условиях финансового лизинга или с рассрочкой платежа и являющихся собственностью российских компаний.

С целью сокращения сроков хранения рыбопродукции обратиться в Правительство Российской Федерации с просьбой об отмене решения по согласованию объемов экспортируемой рыбопродукции и продукции российского происхождения в Росветнадзоре. При необходимости легальность этих объемов могут подтверждать территориальные управления Госкомрыболовства на местах.

Проблемы обеспечения экологической безопасности

В настоящее время при существующих объемах перевалки и транспортировки углеводородного сырья, экологическая безопасность акватории Кольского залива обеспечивается в основном силами и средствами Мурманского бассейнового аварийно-спасательного управления — единственным государственным аварийно-спасательным формированием. Согласно закону и существующим подзаконным актам финансирование для достижения этих целей должно осуществляться из федерального бюджета. Однако в течение десятилетия финансирование осуществляется в пределах 15–25 процентов от требуемых для этих целей средств.

Оборудование, комплексы и суда, предназначенные для этих целей, были приобретены в 70–80-х годах XX столетия и практически выработали свой ресурс. Несмотря на неоднократные наши настоятельные обращения как к местным, так и центральным структурам власти по поводу необходимости обновления материально-технической базы, вопрос так и не решен.

Учитывая стремительный рост перевалки и транспортировки углеводородного сырья, перспективу дальнейшего развития Мурманского транспортного комплекса и для предотвращения возможного негативного воздействия на окружающую среду или минимизации его последствий, необходимо в законодательных актах любого уровня, касающихся строительства, развития и эксплуатации экологически опасных и иных объектов, связанных с привлечением аварийно-спасательных формирований, и для обеспечения их безопасного функционирования отдельной строкой прописать финансирование государственного аварийно-спасательного формирования, в зоне ответственности которого находится данный объект. Возможен другой вариант — законодательным актом предусмотреть создание фонда операторов (пользователей) экологически опасных объектов для привлечения АСФ в целях обеспечения их безопасного функционирования.

Необходимо также подзаконными актами предусмотреть финансирование замены аварийно-спасательного оборудования, выработавшего нормативный ресурс.

Для гарантированного обеспечения экологической безопасности акватории Мурманского порта и Кольского залива в целом, Мурманскому БАСУ необходимо пополнить парк оборудования и технических средств, взамен выработавших ресурс,.

С этой целью в кратчайшие сроки следует профинансировать приобретение судов ликвидации разлива нефти (ЛРН) и нефтесборочного оборудования различного назначения для производства работ на акватории порта Мурманск и в Кольском заливе примерной стоимостью 500 млн. рублей.

О мониторинге реализации Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

Обсуждая тему несовершенства законодательства Российской Федерации в области национальной морской политики и организации работы морского и внутреннего водного транспорта, хотелось бы еще раз обратить внимание участников совещания на следующие проблемы.

Пункт 3 статьи 20 Земельного кодекса России гласит: право постоянного (бессрочного) пользования находящимися в государственной или муниципальной собственности земельными участками, *возникшее у граждан или юридических лиц до введения в действие настоящего Кодекса, сохраняется*". При этом согласно пункту 2 статьи 3 федерального закона о введении в действие Земельного кодекса **юридические лица, обязаны переоформить право постоянного (бессрочного) пользования земельными участками на право аренды** земельных участков или приобрести земельные участки в собственность, до 1 января 2010 года в соответствии с правилами статьи 36 Земельного кодекса.

В разъяснение данного противоречия можно было бы принять Определение Конституционного Суда России, согласно которому указание в пункте 2 статьи 3 закона о введении в действие Земельного кодекса на возможность для юридического лица по своему желанию приобрести земельный участок в собственность или использовать его на правах арендатора (после соответствующего переоформления), при том что в соответствии с пунктом 3 статьи 20 Земельного кодекса Российской Федерации за ним сохраняется право постоянного (бессрочного) пользования этим участком, свидетельствует о предоставлении права выбора самому юридическому лицу и отсутствии какого-либо произвольно-го ограничения свободы в заключении договора.

Однако как при этом понимать статью 6 Федерального закона № 212-ФЗ? Там в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях глава 7 дополняется статьей 7.34 следующего содержания:

нарушение сроков и порядка переоформления права постоянного (бессрочного) пользования земельными участками на право аренды земельных участков или сроков и порядка приобретения земельных участков в собственность,

нарушение установленных земельным законодательством сроков и порядка переоформления права постоянного (бессрочного) пользования земельными участками на право аренды земельных участков или сроков и порядка приобретения земельных участков в собственность влечет наложение административного штрафа на юридических лиц в размере от 20 до 100 тыс. рублей.

Таким образом, налицо противоречие в законодательных актах, не только не устраненное последующими изменениями и дополнениями, но и усугубленное предполагаемым наказанием.

Кроме того, до настоящего времени в Земельном кодексе сохранены некоторые неясности, касающиеся ограничения оборотоспособности земельных участков. В частности, в статье 27 (ограничения оборотоспособности земельных участков)

ограничиваются в обороте находящиеся в государственной или муниципальной собственности следующие земельные участки:

предоставленные для нужд организаций транспорта, в том числе морских, речных портов, вокзалов, аэродромов и аэропортов, сооружений навигационного обеспечения воздушного движения и судоходства, **терминалов и терминальных комплексов в зонах формирования международных транспортных коридоров,**

расположенные под объектами гидротехнических сооружений;

Несмотря на то, что земельные участки, предоставленные для терминалов и терминальных комплексов в зонах формирования транспортных коридоров, ограничены в обороте, не только нет определения зон транспортных коридоров, но даже не определено, в чьи полномочия входит установление таких зон.

Также до настоящего времени нет порядка определения размера земельного участка, расположенного под объектом гидротехнических сооружений. Гидротехнические сооружения бывают разных типов, и возникает вопрос — будем ли определять для причальной набережной шпунтового типа участок на ширину шапочного бруса или на длину анкерной тяги, или как призму обрушения? А как считать для причальных эстакад?

Вопросы в отношении формулировок Земельного кодекса.

В статье 27 (ограничения оборотоспособности земельных участков) запрещается приватизация земельных участков **в пределах береговой полосы**, установленной в соответствии с Водным кодексом Российской Федерации.

Но при этом, согласно статье 6 Водного кодекса

полоса земли вдоль береговой линии водного объекта общего пользования (береговая полоса) предназначается для общего пользования. **Ширина береговой полосы водных объектов общего пользования составляет 20 метров**, за исключением береговой полосы каналов, а также рек и ручьев, протяженность которых от истока до устья не более чем 10 километров. Ширина береговой полосы каналов, а также рек и ручьев, протяженность которых от истока до устья не более чем 10 километров, составляет пять метров.

Обратите внимание, что далее

в статье 65 (водоохранные зоны и прибрежные защитные полосы)

водоохранными зонами являются территории, которые примыкают к береговой линии морей, рек, ручьев, каналов, озер, водохранилищ и на которых устанавливается специальный режим осуществления хозяйственной и иной деятельности в целях предотвращения загрязнения, засорения, заиления указанных водных объектов и истощения их вод, а также сохранения среды обитания водных биологических ресурсов и других объектов животного и растительного мира;

в границах водоохранных зон устанавливаются прибрежные защитные полосы, на территориях которых вводятся дополнительные ограничения хозяйственной и иной деятельности;

ширина прибрежной защитной полосы устанавливается в зависимости от уклона берега водного объекта и составляет тридцать метров для обратного или нулевого уклона, сорок метров для уклона до трех градусов и пятьдесят метров для уклона три и более градуса;

На территориях поселений при наличии ливневой канализации и набережных **границы прибрежных защитных полос совпадают с парапетами набережных**. Ширина водоохранной зоны на таких территориях устанавливается от парапета набережной. При отсутствии набережной ширина водоохранной зоны, прибрежной защитной полосы измеряется от береговой линии.

Из приведенных выписок ясно, что при составлении документа предполагалось, что граница береговой полосы, являющейся частью водоохранной зоны и прибрежной защитной полосы, по смыслу закона, на территории поселения должна совпадать с границей прибрежной защитной полосы, однако, в связи с тем, что законодатель пропустил точную

формулировку, местные чиновники считают, что береговая полоса в границах поселений составляет 20 метров от парапета набережной.

По вопросу применения Водного кодекса на местах

в статье 11 (предоставление водных объектов в пользование на основании договора) водопользования или решения о предоставлении водного объекта в пользование:

на основании решений о предоставлении водных объектов в пользование, если иное не предусмотрено частью 3 настоящей статьи, водные объекты, находящиеся в федеральной собственности, собственности субъектов Российской Федерации, собственности муниципальных образований, предоставляются в пользование для

размещения причалов, судоподъемных и судоремонтных сооружений.

Согласно пункту 3 решение требуется для размещения причалов, и возникает вопрос — что именно считать размещением — новое строительство или нахождение действующих причалов на берегу реки? Казалось бы, термин "размещение" понятно — это возведение таких сооружений, но зачастую его трактовка применяется в значении "нахождение", то есть нужно получить разрешение на размещение причального сооружения, например, 1890 года постройки.

По статье 11 (предоставление водных объектов в пользование на основании договора водопользования или решения о предоставлении водного объекта в пользование)

на основании договоров водопользования, если иное не предусмотрено частями 2 и 3 настоящей статьи, водные объекты, находящиеся в федеральной собственности, собственности субъектов Российской Федерации, собственности муниципальных образований, предоставляются в пользование для:

использования акватории водных объектов, в том числе для рекреационных целей;

не требуется заключение договора водопользования или принятие решения о предоставлении водного объекта в пользование в случае, если водный объект используется для **судоходства (в том числе морского судоходства), плавания маломерных судов.**

Снова возникают некоторые неточности формулировок. Что именно подразумевается в данном документе под термином "судоходство"? Например, судно находится под погрузкой или выгрузкой — в данный момент осуществляется судоходство или использование акватории? Во время постановки на якорь судно осуществляет судоходство? Если нет, то каким образом при постановке в очередь для прохождения шлюза можно заключить договор на использование акватории водного объекта?

Обращаю внимание на Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности".

Из его названия следует, что лицензированию подлежат именно виды деятельности. В Российской Федерации с 1.02.2002 г. введен в действие Общероссийский классификатор видов экономической деятельности, продукции и услуг.

Логично предположить, что лицензированию подлежат именно виды деятельности, а не технологические операции. Пример: порт осуществляет погрузочно-разгрузочные работы, одной из технологических операций при осуществлении таких работ является накопление судовой партии груза, или иначе — хранение груза.

Если груз относится к категории опасных, для производства работ необходима лицензия, что не вызывает ни нареканий, ни сомнений.

Однако, согласно пункту 30 статьи 17 указанного закона лицензированию подлежат такие виды деятельности, как эксплуатация химически опасных производственных объектов.

При этом к эксплуатации относится хранение веществ, представляющие опасность для окружающей среды.

Но хранение таких веществ осуществляется портами в рамках погрузочно-разгрузочной деятельности при накоплении судовой партии груза.

Однако позиция Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору такова, что лицензия, выданная Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на хранение химически опасных веществ не распространяется, так как эти службы находятся в ведении различных министерств.

Интереснее ситуация с лицензией на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, выдаваемой также Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

Лицензия на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, а также в морских портах. Под погрузочно-разгрузочной деятельностью понимается перемещение грузов из одного транспортного средства в другое транспортное средство (одним из которых является судно) непосредственно или через склад.

Логично, имея лицензию на погрузочно-разгрузочную деятельность в морском или речном порту осуществлять операции по перемещению грузов на железнодорожное транспортное средство на основании данной лицензии, особенно с учетом того обстоятельства, что вид деятельности предприятия — это именно погрузочно-разгрузочная на морском или внутреннем водном транспорте. Однако это не так. Порт обязан иметь обе лицензии, что естественно приводит к дополнительным затратам, особенно с учетом того обстоятельства, что не все грузы, относящиеся к опасным на морском транспорте, являются таковыми на железнодорожном транспорте (каменный уголь опасен по перечню грузов на морском и внутреннем водном транспорте и не опасен по перечню железнодорожных грузов).

Есть еще один вопрос по лицензионному законодательству.

Согласно положениям о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, а также в морских портах, обязательно наличие у лицензиата (соискателя лицензии) плана действий по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

Однако именно при погрузочно-разгрузочной деятельности аварийный разлив нефти и нефтепродуктов произойти может только с судна. При этом согласно Кодексу торгового мореплавания (КТМ) и Кодексу внутреннего водного транспорта (КВВТ) ответственность за загрязнение с судов несет судовладелец. План ликвидации аварийного разлива нефти (ЛАРН) должен быть разработан на эксплуатацию каждой судовой единицы. Согласно постановлению Правительства Российской Федерации № 613 "О неотложных мерах по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов" планы по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на региональном уровне разрабатываются организациями, осуществляющими разведку месторождений, добычу, а также переработку, транспортировку, хранение нефти и нефтепродуктов. Если порт не осуществляет погрузочно-разгрузочные работы в отношении нефти и нефтепродуктов должен ли он разрабатывать и согласовывать план ЛАРН? Считаем, что обязанность по разработке планов ЛАРН достаточно урегулирована указанным постановлением Правительства и данный пункт из положений о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, а также в морских портах следует исключить.

Имеются также замечания по вопросу применения федерального закона о концессионных соглашениях. Согласно статье 13 концессионное соглашение заключается путем проведения конкурса на право заключения концессионного соглашения, за исключением следующих случаев: конкурс по решению концедента, принимаемому на следующий день после истечения срока представления конкурсных предложений, объявляется несостояв-

шимся в случае, если в конкурсную комиссию представлено менее двух конкурсных предложений или конкурсной комиссией признано соответствующими критериям конкурса менее двух конкурсных предложений. Концедент вправе рассмотреть представленное только одним участником конкурса конкурсное предложение, и если оно соответствует критериям конкурса, принять решение о заключении с этим участником конкурса концессионного соглашения в соответствии с условиями, содержащимися в представленном им конкурсном предложении.

Однако, на наш взгляд, в отношении морских и речных портов, в том числе искусственных земельных участков, предназначенных для создания и (или) реконструкции гидротехнических сооружений портов, гидротехнических сооружений портов, объектов их производственной и инженерной инфраструктур, имеет смысл ввести изменения в закон, предусматривающие иную процедуру заключения концессионного соглашения с организациями, осуществляющими фактическую эксплуатацию объектов, технологически связанных с объектом концессионного соглашения.

В.В. Синельник,
*генеральный директор ООО "Мурманская судоверфь-судоремонтно-доковое
производство"*

О государственной поддержке судоремонта в России

С целью стимулирования судовладельцев для возвращения российских морских (включая рыболовные) судов для обслуживания в отечественные порты и повышения конкурентоспособности российских судоремонтных предприятий, с 2001 года (пп. 23 п. 2 ст. 149 части второй Налогового Кодекса) были приняты меры по освобождению от начисления и уплаты НДС работы (услуги) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания (лоцманская проводка, все виды портовых сборов, услуги судов портового флота, ремонтные и другие работы (услуги)). Эта мера в значительной мере способствовала восстановлению жизнедеятельности портов и судоремонтных предприятий.

С 1 января 2002 года вышеуказанная статья кодекса претерпела изменение, предусматривающее, что на территории Российской Федерации не подлежит обложению НДС реализация работ (услуги, включая услуги по ремонту) морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах. Таким образом, действие льготы по НДС для судоремонтных предприятий было ограничено условием нахождения ремонтируемого судна в период ремонта на территории порта.

По исторически сложившимся условиям развития основная часть судоремонтных предприятий страны расположена на территории и акватории морских и морских рыбных портов, границы которых определены обязательными постановлениями морской администрации соответствующего порта и постановлениями администрации субъектов Федерации. Поэтому в период ремонта на причалах таких судоремонтных предприятий суда фактически находятся в порту, что позволяет большинству судоремонтных предприятий применять льготу, предусмотренную статьей 149 НК РФ.

К сожалению, в законодательстве до сих пор не разъяснены понятия "**услуги по ремонту**" — по каким видам ремонта судов (междурейсовый, текущий, капитальный) освобождаются от уплаты НДС, и "**стоянки в портах**" на территории и акватории порта, только на грузовых или на любых причалах, находящихся на территории порта, — в период грузовых работ или во все время нахождения судна в порту (во время отстоя и ремонта). Отсутствие в законодательном порядке определения этих понятий постоянно вызывало

разногласия в праве применения льготы по НДС между налоговыми органами и судоремонтными предприятиями, которые разрешались федеральными арбитражными судами, как правило, в пользу налогоплательщиков. Последние в своих действиях руководствовались Налоговым кодексом и разъяснениями Министерства по налогам и сборам (письма от 7.08.2002 г. ВГ 15-03/636 от 16.11. 2004 г. ИГ-8-03-367) и Министерства финансов (письма от 31.08.2006 г. 03-04-15/162) о правомерности освобождения от налогообложения налогом на добавленную стоимость работ (услуг) по ремонту судов, выполняемых судоремонтными заводами, расположенными на территории портов. Налоговые органы на местах даже определили список документов, подтверждающих фактическое оказание работ и услуг, содержащих отметки администрации порта о приходе судна в порт и выходе из порта. В последние годы налоговые органы оспаривали правомерность применения судоремонтными предприятиями льготы лишь по видам ремонта, считая что к льготированным видам ремонта нельзя относить капитальный ремонт судов.

Однако неожиданно вынесенное по частному случаю Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 25 сентября 2007 года отрицает правильность применения судоремонтными предприятиями льготы предусмотренной пп.23 п. 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса. По мнению суда ремонт судов, выполняемый **в доках и на судовой верфи** судоремонтных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятие обязано исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке. Таким образом, ВАС РФ сузил понятие "в порту" до понятия "на грузовых причалах", исключив из понятия "в порту" стоянки судов в порту на отстойных и ремонтных причалах, имеющих на территории большинства портов. Кодекс торгового мореплавания (статья 9) определяет понятие "**морской порт**" как совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенной территории и акватории и предназначенных для ... **комплексного обслуживания** судов рыбопромыслового флота. В "комплексное обслуживание" несомненно входит помимо выгрузки рыбопродукции и подготовка судна к следующему многомесячному рейсу, в которую обязательно входит ремонт судна. Более того, пункт 1 статьи 4 закона о морских портах в Российской Федерации признает в качестве основных объектов инфраструктуры морского порта "**доки**", ремонт судов, в которых ВАС РФ не признает в качестве ремонта, связанного с обслуживанием судов во время их стоянки в портах. Являясь частью инфраструктуры порта, доки являются одновременно самым дорогостоящими сооружениями судоремонтных заводов. Обслуживание и выполнение работ в доках могут производить только судоремонтные предприятия.

В соответствии с ГОСТ 24166—80 (Система технического обслуживания и ремонта судов) установлены применяемые в науке и технике термины и определения основных понятий: ремонт судна — это комплекс мероприятий по восстановлению исправного или работоспособного состояния судна на определенный интервал времени. Все виды ремонта судов могут осуществляться только специализированными судоремонтными предприятиями, имеющие соответствующие разрешения Регистра Российской Федерации. В ГОСТе есть также понятия "виды ремонта", среди которых попросту нет ремонта связанного с обслуживанием судов во время их стоянки. В период стоянки в порту могут производиться несколько видов ремонта. Законодатель пп. 23 п. 2 статьи 149 части второй НК РФ установил льготу на услуги по ремонту судов в период стоянки в портах. ВАС РФ же без всякого обоснования относит эту льготу, по-видимому, к услугам, выполняемым только в период погрузо-разгрузочных работ, что противоречит не только духу закона, но и здравому смыслу.

Принятый Федеральный закон "О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", ввел понятие "услуги", оказываемые в морском порту. В соответствии с законом это услуги, оказание которых обычно предоставляется пользователем в морском порту и на подходе к нему в соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации. Традиционно одной из предоставляемых судовладельцам услуг является ремонт судов, в том числе и в доках, отнесенных этим законом к объектам инфраструктуры порта. Подтверждением этого является то, что Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" устанавливает, что под портовой деятельностью понимается ремонт, техническое обслуживание, модернизация морских и речных судов.

Из совокупности указанных законов вытекает, что законодатель услуги по ремонту и техническому обслуживанию морских и речных судов, осуществляемые в период стоянки в портах, как в доках, так и на специализированных причалах, считает услугами, связанными с обслуживанием судов во время их стоянки в портах.

Таким образом, льготы по НДС применялись, на наш взгляд, правомерно, а решение Президиума ВАС РФ основано на неверной трактовке не разъясненных законодателем указанных понятий. В обоснование своих выводов Президиум ВАС не приводит ни одного доказательства или довода.

Тем не менее, применение налоговыми органами и арбитражными судами этого Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, особенно с использованием правил исковой давности по НДС за последние три года, может привести к банкротству большинство судоремонтных предприятий страны со всеми вытекающими (в том числе и социальными) последствиями. Ибо все судоремонтные предприятия, расположенные на территории портов, с 2002 года пользовались льготой, установленной статьей 149 НК РФ с учетом разъяснений налоговых органов и Минфина России. Кроме того, неизбежное повышение для судовладельцев за счет применения НДС стоимости услуг по судоремонту повлечет за собой, по крайней мере на Северном и Дальневосточном бассейнах, отток российских судов для ремонта на зарубежные верфи. Сокращение заказов на ремонт судов вызовет снижение объемов производства на и так сидящих на голодном пайке отечественных судоремонтных заводах.

Таким образом, отсутствие в законодательстве разъяснения понятий "**стоянки в портах**" и "**услуги по ремонту**", создавшее условия для однобокого толкования ВАС РФ условий применения статьи 149 части второй Налогового Кодекса, реально создало условия коллапса судоремонтной отрасли.

В связи с изложенным считаем необходимым

в законодательном порядке уточнить примененные в пп. 23 п. 2 статьи 149 части второй Налогового Кодекса понятия "**стоянки в портах**" и "**услуги по ремонту**", изложив их в такой редакции: на территории Российской Федерации не подлежит обложению НДС реализация работ (услуг, включая услуги по всем видам ремонта) морских судов и судов внутреннего плавания в период всего времени нахождения судов в портах.

Включить в перечень услуг, обычно оказываемых в морских портах, такие услуги:

все виды ремонта, техническое обслуживание, модернизация морских и речных судов, осуществляемые судоремонтными предприятиями, находящимися на территории или примыкающие к акватории порта.

Внести изменения в Свод обычаев морского порта (и в портах Мурманска), включив в перечень услуг, оказываемых в портах, услуги по ремонту судов и судового оборудования, осуществляемые у технологических причалов и в доках.

Актуальные вопросы законодательного регулирования деятельности морского порта Мурманск

До настоящего времени не утверждены границы территории и акватории морского порта Мурманск.

Не организован международный пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации "Морской порт Мурманск".

Нерешенность данных вопросов не позволяет контролирующим органам обеспечивать эффективное оформление грузов и транспортных средств на всей территории порта Мурманск, не обеспечивает равный доступ различных хозяйствующих субъектов к инфраструктуре порта.

В частности, в течение ряда лет морской терминал РПК "Гольфстрим" и судовладельцы, обслуживаемые на терминале, несут убытки и потери времени из-за непроизводительных простоев, вызванных задержками в оформлении судов и грузов.

По нашему мнению требуют уточнения либо законодательного урегулирования следующие вопросы.

Пункт 11 части 1 статьи 8 закона о портах предусматривает государственное регулирование деятельности в морском порту в целях обеспечения государственного контроля за ввозом и вывозом уловов и продуктов переработки водных биологических ресурсов.

По тексту части 1 статьи 10 закона предусматривается, что государственный контроль в морских портах осуществляется администрациями морских портов, являющимися портовыми властями. Государственные администрации морских портов находятся в ведении федерального органа исполнительной власти в области транспорта — Министерства транспорта Российской Федерации.

В соответствии с Положением о Государственном комитете Российской Федерации по рыболовству, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 1.11.2007 г. № 733, установлено, что к полномочиям данного федерального органа исполнительной власти отнесены функции:

по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере рыболовства, производственной деятельности на судах рыбопромыслового флота, охраны, изучения, сохранения, воспроизводства и использования водных биологических ресурсов и среды их обитания;

по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере рыбохозяйственной деятельности, рационального использования, охраны, изучения, сохранения и воспроизводства водных биологических ресурсов и среды их обитания, рыбопереработки, обеспечения безопасности мореплавания и аварийно-спасательных работ в районах промысла, производственной деятельности на судах рыбопромыслового флота и в морских портах в части, касающейся обслуживания судов рыбопромыслового флота.

Часть 3.3 статьи 19 Федерального закона от 24.11.2004 г. № 166-ФЗ "О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов" предусматривает, что порядок ввоза на таможенную территорию Российской Федерации и вывоза с таможенной территории Российской Федерации выловленных водных биоресурсов устанавливает Правительство Российской Федерации.

На основании вышеизложенного предлагаем часть 6 статьи 10 закона о морских портах изложить в следующей редакции:

особенности осуществления административно-властных и иных полномочий в морском порту при наличии в нем морского терминала, предназначенного для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, а также при осуществлении государственного контроля за ввозом и вывозом уловов и продуктов переработки водных биологических ресурсов, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

По данному вопросу согласовано выступление представителя Департамента рыбной промышленности Мурманской области.

Ни в действующем законе о морских портах, ни в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации в настоящее время не определен правовой статус портопунктов, порт-ковшей и убежищ, а также особенности государственного регулирования в них, в том числе (и в первую очередь) связанных с обеспечением безопасности мореплавания.

Обязательными постановлениями по Мурманскому морскому рыбному порту предусматривалось и предусматривается осуществление властных полномочий государственной администрации базового морского рыбного порта Мурманск в портопунктах, находящихся в зоне ее ответственности, таких как Архангельск, Териберка, Ура-Губа, Лиинахамари и др.

Необходимость такого регулирования вызвана особенностями функционирования рыбной отрасли, использованием для базирования рыбопромыслового флота, зачастую прибрежного малотоннажного флота, не только крупных специализированных морских рыбных портов, но и других традиционных мест базирования, расположенных на побережье.

Необходимо с участием заинтересованных ведомств и отраслевых некоммерческих объединений разработать комплекс поправок в закон о морских портах Российской Федерации с целью определения правового статуса порт-пунктов, а при необходимости — порт-ковшей, убежищ, факторий и др.

Такие поправки позволят государственным администрациям базовых морских портов разрабатывать и издавать нормативно-правовые акты, регулирующие особенности использования находящихся в зоне их ответственности портопунктов для обеспечения безопасности мореплавания и обслуживания в них морских судов.

ОАО "ЛУКОЙЛ"

Справка по установке танкера-накопителя в Кольском заливе

В целях обеспечения перевалки нефти, доставляемой танкерами-челноками с Варандейского терминала, технико-экономическое обоснование ТЭО (проект) и транспортно-технологическая схема предусматривали установку танкера-накопителя в Кольском заливе. ООО "Нарьянмарнефтегаз" (НМНГ) были четко сформулированы технические требования к танкеру-накопителю для установки на акватории Мурманского морского порта, в частности, обязательное наличие у него двойного корпуса.

Для реализации проекта по установке ПНХ на акватории РПК-2 ООО "НМНГ" был проведен тендер, участниками которого стали ОАО "Совкомфлот", ООО "ЭЛВ Шиппинг" и компания Bluewater Energy Services. Условиями тендера предусматривалась установка в марте 2008 года двухкорпусного ПНХ, емкостью не менее 204 тыс. куб. метров.

В оценке тендерных предложений принимала участие сводная группа экспертов, представляющих ООО "НМНГ", ОАО ЛУКОЙЛ и ConocoPhillips. В ходе анализа тендерных технических предложений были сделаны следующие выводы:

ОАО "Совкомфлот" представило предложение по использованию однокорпусного танкера дедвейтом около 155 тыс. тонн, и только с сентября 2009 года мог быть предоставлен опять же однокорпусный танкер, соответствующий по грузовместимости условиям тендера. Предложение ОАО "Совкомфлот" по использованию в 2008 году указанного танкера привело бы к недовывозу груза ООО "НМНГ", т.к. по результатам математического моделирования транспортной схемы для обеспечения вывоза нефти необходимо ПНХ с объемом накопления не менее 204 тыс. куб. метро.в

ООО "ЭЛВ Шиппинг" предложил к использованию двухкорпусный танкер дедвейтом около 300 тыс. тонн;

Bluewater Energy Services предложил однокорпусный танкер.

Уже после завершения оценки тендерных предложений, в тендерный комитет поступило откорректированное техническое и коммерческое предложение ОАО "Совкомфлот", предусматривающее, в частности, временную схему перевалки через танкер класса Suezmax (около 150 тыс тонн), также являющийся однокорпусным, с возможной последующей его заменой на танкер большего дедвейта (от 210 тыс. тонн), который был бы приобретен на вторичном рынке и переоборудован в ПНХ, либо специально заказан на судовой верфи.

Что касается ценового предложения, то из представленных пояснений очевидно, что тариф в сторону уменьшения пересматриваться не будет.

Представленные в тендерных предложениях тарифы перевалки ОАО "Совкомфлот" и Bluewater Energy Services существенно превышали тарифы компании ОАО "ЭЛВ Шиппинг".

В случае заключения с ними контракта, потери ООО "Нарьянмарнефтегаз" из-за более высокого тарифа перевалки превысили бы 61 млн. долларов.

По результатам экспертной оценки наиболее предпочтительным оказалось предложение ООО "ЭЛВ Шиппинг".

Кроме того, в последнее время ОАО "Совкомфлот" постоянно предлагает свои услуги по совместному с ОАО "Роснефть" использованию существующего ПНХ "Белокаменка" до момента окончания строительства берегового терминала "Лавна", способного по заявлению инвестора-застройщика — ЗАО "Синтез Петролеум" обеспечить потребности всех грузовладельцев, вывозящих на экспорт нефть из Арктического региона.

ПНХ "Белокаменка" является однокорпусным танкером, возраст которого около 30 лет, управляется специальным СП, созданным ОАО "Совкомфлот" и ОАО "Роснефть". Фактически предложение ОАО "Совкомфлот" об использовании существующего ПНХ "Белокаменка" является попыткой реализации коммерческого интереса ОАО "Совкомфлот" без учета интересов нефтяных компаний-грузоотправителей.

Показателен и произошедший в январе навал во время швартовых операций танкера "Усинск" на ПНХ "Белокаменка", в результате которого последнее получило повреждение корпуса. Принимая во внимание возраст хранилища и его однокорпусную конструкцию, риск разлива в результате подобных инцидентов представляется крайне высоким. Одним из последствий данного случая уже явилось нежелание ряда нефтяных трейдеров, в частности, компании ВР, использовать в своей деятельности ПНХ "Белокаменка".

Кроме того, необходимо учесть следующие обстоятельства:

объем накопления, выделенный для перевалки грузов ООО "НМНГ" на ПНХ "Белокаменка", составляет около 120 тыс. тонн.

В этом случае из-за ограничения объема накопления, ежемесячный вывоз нефти составит 600 тыс. тонн, потери добычи нефти — 80 тыс. тонн, недогруз каждого второго танкера составит около 16 тыс. тонн;

снижение выручки ООО "НМНГ" составит 46 млн. долларов США в месяц или 552 млн. долларов США в год (при цене нефти 80 долл. за баррель);

потери бюджета России только за счет экспортной пошлины (333 долл. за тонну составит 26,6 млн. долл. в месяц или 319,2 млн. долл. в год;

недоплата НДС (3000 руб. за тонну) составит 9,8 млн. долл. в мес. или 117,6 млн. долл. в год;

ограничение объемов накопления на ПНХ приведет к уменьшению экспортной партии и снижению конкурентоспособности российской нефти.

Кроме того, большое количество судозаходов на ПНХ "Белокаменка" при отсутствии приоритета обслуживания судов ООО "НМНГ" может привести к простоям его танкеров НМНГ и танкеров-отвозчиков в ожидании обработки, что будет означать срыв программы вывоза и значительные дополнительные затраты по тайм-чартеру.

Необходимо также отметить, что по инициативе ОАО "Совкомфлот" и ЗАО "Синтез Петролеум" департамент промышленности и транспорта Мурманской области (П.П. Принц) предпринимает активные шаги по вопросам оптимизации перевалки нефти в Кольском заливе, в частности, крупным нефтяным компаниям — грузоотправителям предлагается рассматривать в качестве основного причала по перевалке нефти в Кольском заливе планируемый к строительству стационарный береговой терминал в районе устья р. Лавна (инициатор строительства — ЗАО "Синтез Петролеум").

В то же время, строительство берегового перевалочного комплекса "Лавна" может занять длительное время (в настоящее время нет даже ТЭО проекта и источника инвестиций), стоимость его будет достаточно высока (около 1,2 млрд. долларов США). По предварительным оценкам стоимость перевалки нефти на подобном терминале будет составлять около 30—40 долларов США за тонну. При объеме перевалки около 6 млн. тонн окупаемость проекта может быть достигнута через 15 лет при уровне перевалки не менее 25 млн. тонн нефти в год. Ввод берегового терминала "Лавна" предполагался в 2014 году, в то же время поставки нефти ООО "Нарьянмарнефтегаз" с перевалкой через ПНХ в Кольском заливе предполагается начать уже летом 2008 года.

В настоящее время транспортно-технологическая схема по вывозу нефти с Варандейского терминала находится в стадии реализации, заключены необходимые договоры, инвестированы значительные финансовые средства.

В случае если ООО "Нарьянмарнефтегаз" и его акционеры столкнутся на данной стадии с невозможностью осуществления их намерений переваливать нефть на территории России, они могут вернуться к итогам тендера, уже проводимого в 2006 году, потенциальным победителем которого стала норвежская компания, предложившая согласованную с местными властями перевалку в районе порта Киркенес.

Кроме этого, в случае преждевременного разрыва договорных отношений с победителем тендера на установку и эксплуатацию ПНХ, ООО "Нарьянмарнефтегаз" будет вынуждено компенсировать ему (в соответствии с Договором на перевалку) порядка 55 млн. долларов США.

Данное решение будет вынужденным шагом, в котором не заинтересованы ни ООО "Нарьянмарнефтегаз" и его акционеры, ни участвующие в данном проекте российские компании. При этом порт Мурманск потеряет перспективный грузопоток, а бюджеты всех уровней — налоговые отчисления.

В создавшейся ситуации ООО "Нарьянмарнефтегаз" просит провести срочное рассмотрение данного вопроса в рамках Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике с участием всех заинтересованных сторон, включая Федеральное агентство морского и речного флота, с целью с целью формирования политики направленной на привлечение перспективных потоков в российские порты, совершенствования мер экологической безопасности.

О некоторых проблемах законодательного регулирования деятельности предприятий в портах

В Федеральном законе "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее — закон) указан перечень категорий земель в границах территории морского порта. В статье 32 не конкретизировано отнесение земель к одной из имеющихся категорий (земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики; земли для обеспечения космической деятельности, обороны, безопасности, иного специального назначения).

Кроме того, реализация закона на практике очень затруднена отсутствием целого ряда подзаконных актов, необходимых в его рамках. Среди них:

- общие правила планирования и стоянки судов в Морских портах, предусмотренные статьей 13 закона (регулируется Правительством Российской Федерации);

- требования в области безопасности мореплавания, предусмотренные статьей 15 закона (регулируется Правительством Российской Федерации);

- правила оказания услуг по перевалке грузов в морских портах, предусмотренные статьей 17 закона (регулируется актами Минтранса России);

- правила оказания услуг по обслуживанию судов в морском порту и на подходах к нему, предусмотренные статьей 17 закона (регулируется актами Минтранса России);

- правила оказания иных обычно оказываемых услуг в морском порту, предусмотренные статьей 17 закона (регулируется актами Минтранса России);

- правила обслуживания пассажиров и правила оказания иных обычно оказываемых в Морском порту и не связанных с осуществлением пассажирами и другими гражданами предпринимательской деятельности услуг, в том числе в отношении ручной клади, багажа, грузобагажа, предусмотренные статьей 17 закона (регулируется Правительством Российской Федерации).

Внесение ясности в обозначенные вопросы позволит добиться однозначности чтения закона и урегулировать отношения, возникающие при ведении деятельности в области судоходства и функционирования портовой инфраструктуры.

ПРОТОКОЛ
совещания на тему "О границах морского порта Мурманск
и законодательном обеспечении развития
Мурманского транспортного узла"

г. Мурманск

от 5 марта 2008 года

Председательствовал: Председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Попов В.А.

Присутствовали:

член Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Г.Д. Олейник, депутат Государственной Думы И.К. Чернышенко, председатель Мурманской областной Думы Е.В. Никора, первый заместитель губернатора Мурманской области А.В. Макаров, сотрудники Аппаратов Совета Федерации и Государственной Думы, представители федеральных органов власти, Мурманской областной Думы, правительства Мурманской области, органов местного самоуправления Мурманской области, предприятий, организаций, общественных объединений и организаций (список прилагается).

Заслушав и обсудив доклады

председателя Мурманской областной Думы Е.В. Никоры, заместителя директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта А.В. Лаврищева, первого заместителя руководителя департамента промышленности и транспорта Мурманской области С.М. Леуса и выступления участников

совещание отмечает:

отсутствие значимых нерешенных вопросов и объективных причин, обосновывающих задержку представления в Правительство Российской Федерации проекта постановления об утверждении границ территории и акватории морского порта;

затягивание процесса утверждения границ со стороны отдельных федеральных органов исполнительной власти в связи с отсутствием законодательно регламентированных процедур утверждения границ территории и акватории морских портов.

В целях реализации Послания Президента Российской Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 26.04.2007 г. и пункта 1 а) поручений Президента Российской Федерации по итогам совместного заседания президиума Государственного совета Российской Федерации и Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации 2 мая 2007 г. № Пр-810 в части, касающейся порта Мурманск, **решили:**

1. Рекомендовать Минтрансу России (И.Е. Левитин) в возможно короткий срок направить в Правительство Российской Федерации проект постановления Правительства Российской Федерации об утверждении границ территории и акватории порта Мурманск. Срок — март 2008 года.

2. Правительству Мурманской области (Ю.А. Евдокимов) направить обращение в Правительство Российской Федерации о целесообразности утверждения требуемых для области границ акватории и территории порта. Срок — март 2008 года.

3. Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике (В.А. Попов) подготовить и направить обращение в Правительство Российской Федерации об утверждении в возможно короткий срок границ порта Мурманск. Срок — март 2008 года.

4. Рекомендовать Минтрансу России (И.Е. Левитин), Минобороны России (А.Э. Сердюков), ФСБ России (Н.П. Патрушев) и Роспрому (А.В. Дутов) после утверждения границ территории и акватории порта Мурманск, в случае необходимости, продолжить в рамках действующего законодательства работу по уточнению перечня земель-

ных участков и объектов недвижимости в порту Мурманск, используемых либо пригодных к использованию в целях торгового мореплавания.

5. Отметить целесообразность создания в приоритетном порядке портовой особой экономической зоны в порту Мурманск.

6. Правительству Мурманской области (Ю.А. Евдокимов) совместно с Союзом рыбопромышленников Севера (В.П. Касаткин) и мурманским Союзом рыболовецких колхозов (М.Б. Рябчинский) подготовить аналитический материал о законодательном регулировании различных видов контроля рыбопромысловых судов и международной практике их проведения в портах стран ЕС и направить его для рассмотрения в Комиссию Совета Федерации по национальной морской политике. Срок — май 2008 года.

7. Мурманской областной Думе (Е.В. Никора) совместно с Союзом рыбопромышленников Севера (В.П. Касаткин) и Мурманским Союзом рыболовецких колхозов (М.Б. Рябчинский) направить в Комиссию Совета Федерации по национальной морской политике предложения по внесению изменений в законодательство Российской Федерации с целью упрощения процедур контроля рыбопромысловых судов в портах, сокращения времени их выполнения, предупреждения возможности превышения полномочий и нарушений законодательства должностными лицами контролирующих органов. Срок — май 2008 года.

8. Мурманской областной Думе (Е.В. Никора), правительству Мурманской области (Ю.А. Евдокимов), Ассоциации морских торговых портов (О.А. Терехов) совместно с судоремонтными предприятиями Мурманской области подготовить и направить в Комиссию Совета Федерации по национальной морской политике предложения по внесению изменений в законодательство Российской Федерации в части создания благоприятных условий для развития судостроения и судоремонта. Срок — июнь 2008 года.

9. Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике на основании предложений Мурманской областной Думы, правительства Мурманской области и общественных организаций подготовить законодательную инициативу по внесению изменений в законодательство Российской Федерации в части регламентации контроля судов в портах и создания благоприятных условий для развития судостроения и судоремонта. Срок — июль 2008 года.

10. Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике совместно с Мурманской областной Думой (Е.В. Никора) и правительством Мурманской области (Ю.А. Евдокимов) на основе изучения представленных к совещанию материалов разработать и утвердить рекомендации Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике. Срок — март 2008 года.

11. Аппарату Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике (А.П. Соколов):

разослать рекомендации Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, в Правительство Российской Федерации, органам власти субъектов Российской Федерации, предприятиям, организациям и общественным объединениям;

дать информацию о принятых решениях по итогам проведенного совещания и выработанных рекомендациях в средства массовой информации;

издать бюллетень Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике с обобщенными материалами совещания.

Приложение: на 4 л.

Председатель Мурманской областной Думы

Е.В. Никора

Первый заместитель
губернатора Мурманской области

А.В. Макаров

Председатель Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике

В.А. Попов

Рекомендации
Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике
на основе изучения проблемных вопросов при посещении
Мурманской области и проведения совещания
5 марта 2008 г. в г. Мурманске на тему
"О границах морского порта Мурманск и законодательном обеспечении
развития Мурманского транспортного узла"

Изучив и обсудив состояние законодательного обеспечения и проблемные вопросы деятельности Мурманского транспортного узла, Комиссия Совета Федерации по национальной морской политике

к о н с т а т и р у е т:

В Российской Федерации растут портовые мощности, возрастает объем перевозки грузов. Развитие порта Мурманск относится к числу приоритетных направлений экономического развития Мурманской области.

Однако уже более двух лет Минтрансом России готовится проект постановления Правительства Российской Федерации об утверждении границ порта. Вследствие этого отдельные рейдовые перегрузочные комплексы не входят в зону юрисдикции капитана порта, что вызывает дополнительные трудности при проведении грузовых операций и оформлении груза. Вместе с тем использование рейдовых перегрузочных комплексов уменьшает затраты на проведение грузовых операций и в целом ведет к снижению транспортных расходов и повышению конкурентоспособности российской нефти, добываемой на Севере России.

Принимаемые государственными органами меры по созданию благоприятных условий работы портов неэффективны. Организация контроля за судами, оформление судов и грузов в портах занимает неоправданно много времени, не соответствует общепринятой международной практике и непосредственно оказывает влияние на конкурентоспособность портов. Оформление одного рыбопромыслового судна в порту Мурманск занимает до четырех суток.

Грузооборот рыбопродукции в морском порту Мурманск значительно снизился (с 1300 тыс. тонн в 1990 году до 198 тыс. тонн по итогам 2007 года). ОАО "РЖД" отменило все льготы на ее перевозку вагонами-рефрижераторами. Загруженность Мурманского отделения Октябрьской железной дороги близка к максимальной.

Из-за несовершенства существующего таможенного законодательства, согласно которому судовладелец обязан заплатить 23% от стоимости приобретенного или модернизированного за границей судна или оформить временный ввоз на один заход и заплатить при этом 3% от стоимости судна или стоимости его модернизации, 44% российских рыбопромысловых судов Северного бассейна не заходят в порт приписки Мурманск.

Для обеспечения благоприятных условий работы и развития портов, в первую очередь необходимо совершенствование существующего бюджетного, налогового, таможенного, земельного и водного законодательства, законодательства регулирующего контроль и надзор в портах, а также введение норм, регламентирующих ответственность должностных лиц органов контроля в портах за нарушения ими законодательства и создание препятствий в работе юридических и физических лиц.

Большую озабоченность вызывает вопрос возвращения российских судов на отечественный рынок услуг судоремонта. Президиумом Высшего Арбитражного Суда Россий-

ской Федерации 25 сентября 2007 года было вынесено Постановление № 4566/07, которым изменен подход к толкованию и применению подпункта 23 пункта 2 статьи 149 Налогового Кодекса Российской Федерации в части обложения налогом на добавленную стоимость (НДС). Постановление обязывает федеральное государственное унитарное предприятие "Производственное объединение "Северное машиностроительное предприятие" исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке с операций по реализации работ по заводскому обслуживанию и плановому ремонту судов. С выходом этого Постановления над всеми судоремонтными предприятиями в портах нависла угроза необходимости уплаты НДС, штрафов и пеней за неполную и несвоевременную уплату НДС за прошедшие 3-4 года. В результате созданного прецедента судоремонтные заводы, находящиеся в границах территории порта, оказались на грани банкротства.

Существующие оборудование, комплексы и суда, предназначенные для обеспечения пожарной и экологической безопасности акватории Кольского залива, выработали свой ресурс, морально устарели и недостаточны для выполнения таких работ. Необходима законодательная поддержка и финансовое обеспечение готовности буксиров и пожарных судов к реагированию на чрезвычайные ситуации.

В настоящее время отсутствует консолидированная государственная база правовой информации по вопросам морской деятельности в ее широком понимании, позволяющая проводить исследования всего массива нормативно-правовых актов, а также практики их применения. Возможным выходом из этой ситуации, могло бы стать объединение банков правовой информации морской сферы деятельности в одном органе исполнительной власти.

Реализация Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" значительно затруднена из-за отсутствия подзаконных актов, предусмотренных законом.

Основываясь на результатах рассмотрения и обсуждения состояния и проблем законодательного обеспечения деятельности мурманского транспортного узла и проблемных вопросов деятельности морских портов, Комиссия Совета Федерации по национальной морской политике

рекомендует:

I. Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике:

1.1. Организовать анализ установленных при посещении Мурманской области проблемных вопросов с целью выработки законодательных инициатив.

1.2. Совместно с Комитетом Совета Федерации по бюджету инициировать внесение изменений в подпункт 23 пункта 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации с целью устранения противоречий при применении Кодекса в части работ (услуг) по ремонту судов в портах.

II. Правительству Российской Федерации:

2.1. В возможно короткий срок установить границы порта Мурманск с подходами к порту.

2.2. Ускорить разработку и принятие нормативных правовых актов, связанных с принятием Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

2.3. Внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 963 "О порядке установления режима в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации", предусматривающие согласование правил режима в морских пунктах пропуска с Администрацией морского порта.

2.4. Рассмотреть вопрос об изменении стиля и методов работы контролирующих органов, необходимости качественного реформирования системы надзора и контроля в портах, с целью создания благоприятных условий для работы предприятий и организаций и обеспечения прав и свобод граждан.

2.5. Минэкономразвития России, Минфину России, Федеральной таможенной службе России рассмотреть вопрос отмены взимания таможенных пошлин на приобретаемые, модернизированные и отремонтированные за границей суда рыбопромыслового флота.

2.6. Минтрансу России, Минобороны России рассмотреть вопрос об издании карт и пособий для мореплавания в русско-английском варианте для районов Арктики и трасс Северного морского пути, в которых разрешено плавание судов под иностранным флагом.

2.7. Минэкономразвития России и Минтрансу России рассмотреть вопрос о законодательном определении наличия пожарных судов и средств ликвидации аварийных разливов нефти на акваториях портов и терминалах, занятых перегрузкой нефтепродуктов.

2.8. Минтрансу России рассмотреть вопросы:

- обеспечения выполнения решений Морской коллегии при Правительстве РФ о развитии морских портов, включая порт Мурманск;
- финансирования в 2008 г. и организации работы по подготовке аналитического материала о законодательном регулировании различных видов контроля транспортных и пассажирских судов и международной практике их проведения в портах ведущих морских держав Европы и Азии;
- обеспечения в 2008 г. финансирования и организации работы по подготовке, на конкурсной основе, концепции проекта федерального закона "О морских лоцманах России";
- разработки нормативной базы для реализации требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения бункерным топливом.

2.9. Минтрансу России, совместно с Федеральной службой по тарифам России, ОАО "РЖД" рассмотреть вопрос о разработке комплекса мер по обеспечению конкурентоспособности тарифов на перевозку грузов в Мурманскую область и из нее.

2.10. Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта, Федеральной таможенной службой, Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору, Пограничной службой ФСБ России, Федеральной миграционной службой, Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору, в целях реализации Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 26 апреля 2007 года и поручений Президента Российской Федерации по созданию благоприятных условий для развития портов, разработать меры по приведению контроля в портах в соответствие с международными требованиями и практикой, и ликвидации административных барьеров в реализации прав и свобод граждан.

III. Правительству Мурманской области и Мурманской областной Думе

3.1. Оказать содействие заинтересованным предприятиям и организациям в развитии мощностей припортовых железнодорожных станций и подъездных автомобильных дорог к портам.

3.2. Подготовить предложения о внесении поправок в Водный кодекс Российской Федерации с целью устранения его недостатков в части применения к морским акваториям и, в частности, к акваториям морских портов.

IV. Общественным организациям

4.1. Всероссийской ассоциации рыбопромышленных предприятий, предпринимателей и экспортеров, совместно с заинтересованными рыбопромысловыми компаниями, предприятиями и организациями рыбопромышленного комплекса субъектов Российской Федерации, подготовить и направить в Комиссию Совета Федерации по национальной морской политике:

- аналитический материал о законодательном регулировании различных видов контроля рыбопромысловых судов и международной практике их проведения в портах ведущих морских держав Европы и Азии;

- предложения по внесению изменений в законодательство Российской Федерации с целью упрощения процедур контроля рыбопромысловых судов в портах, сокращения времени их выполнения, предупреждения возможности превышения полномочий и нарушений законодательства должностными лицами контролирующих органов.

4.2. Союзу российских судовладельцев, Ассоциации морских торговых портов, Ассоциации судоходных компаний, совместно с заинтересованными судоходными компаниями, предприятиями и организациями, подготовить и направить в Комиссию Совета Федерации по национальной морской политике:

- аналитический материал о законодательном регулировании различных видов контроля транспортных и пассажирских судов и международной практике их проведения в портах ведущих морских держав Европы и Азии;

- предложения по внесению изменений в законодательство Российской Федерации с целью упрощения процедур контроля судов в портах, сокращения времени их выполнения, предупреждения возможности превышения полномочий и нарушений законодательства должностными лицами контролирующих органов.

V. Предприятиям и организациям

5.1. ОАО "ЛУКОЙЛ" направить в Комиссию Совета Федерации по национальной морской политике информацию о разрабатываемых проектах транспортировки и перевалки нефти с Варандейского терминала.

Председатель Комиссии
Совета Федерации
по национальной морской политике

В.А. Попов

ПРИЛОЖЕНИЯ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА № 334/3

ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

26 октября 2007 года

О Федеральном законе "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике, Комитету Совета Федерации по промышленной политике:

1. Проводить мониторинг реализации Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации",

2. Подготовить предложения о законодательном урегулировании вопросов, связанных с уточнением перечня категорий земель, которые могут включаться в границы территории морского порта, обеспечением интересов государства в связи с возможностью нахождения в собственности индивидуальных предпринимателей и юридических лиц земельных участков в границах территории морского порта, закреплением механизма эффективного и целевого использования инфраструктуры объектов морского порта, являющихся собственностью индивидуальных предпринимателей и юридических лиц.

Председатель
Совета Федерации
Федерального Собрания
Российской Федерации

С.М. МИРОНОВ

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Минтранса России
от 19 января 2008 г. № ИЛ-1-р

ПЛАН законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2008 год

Раздел I Законопроекты, предусмотренные планами законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации (далее — Правительство) на 2007 и 2008 годы

А. Законопроекты, включенные в План Правительства на 2008 год, по которым Министерство определено головным исполнителем

№ п/п	Наименование законопроекта	Срок			Министерство (ведомство) — соисполнитель	Ответственный в Министерстве	
		представле- ния в Правитель- ство	рассмотре- ния на заседании Правитель- ства	внесения в Государст- венную Думу		головной департамент — исполнитель	заместитель Министра
1	2	3	4	5	6	7	8
1	О прямых смешанных (комбинированных) перевозках	Сентябрь 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	МВД России Минобороны России Минфин России Минэкономразвития России ФСТ России ФАС России	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	С.А. Аристов А.С. Мишарин
2	О внесении изменений в статью 4 Федерального закона "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения"	Март 2008 г.	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	Минэкономразвития России Минпромэнерго России МВД России МЧС России МПР России	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта	С.А. Аристов Е.С. Москвичев

Б. Законопроекты, включенные в План Правительства на 2007 год, по которым Министерство определено головным исполнителем

1	2	3	4	5	6	7	8
1	Устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта		Апрель 2008 г.	Май 2008 г.	Минздравсоц-развития России	Административный департамент	С.А. Аристов
2	Устав о дисциплине работников морского транспорта		Апрель 2008 г.	Май 2008 г.	Минздравсоц-развития России	Административный департамент	С.А. Аристов
3	О внесении изменения в Федеральный закон "О наименованиях географических объектов" (в части уточнения порядка присвоения наименований географическим объектам)		Март 2008 г.	Май 2008 г.	Минэкономразви-тия России Минфин России Минобороны России Роскосмос	Департамент государствен-ной политики в области доро-жного хозяйства, автомо-бильного и городского пас-сажирского транспорта, геодезии и картографии	С.А. Аристов Е.С. Москвичев

В. Законопроекты, включенные в План Правительства на 2008 год, по которым Министерство определено соисполнителем

№ п/п	Наименование законопроекта	Срок		Федеральные органы испол-нительной власти, ответственные за подготовку законопроекта	Ответственный в Министерстве	
		рассмотрения на заседании Правительства	внесения в Государст-венную Думу		головной департа-мент — исполни-тель	заместитель Министра
1	2	3	4	5	6	7
1	О внесении изменений в некоторые законода-тельные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер по повышению прозрачно-сти деятельности субъектов естественных монопо-лий и организаций коммунального комплекса	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.	ФСТ России Мининформсвязи России Минтранс России Минрегион России Минэкономразвития России Минпромэнерго России Минфин России ФАС России	Департамент государственной политики в обла-сти железнодорож-ного транспорта	С.А. Аристов
2	О внесении изменений в Кодекс Российской Фе-дерации об административных правонарушениях (в части установления ответственности судоводи-телей маломерных судов)	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	МЧС России Минэкономразвития России Минфин России Минтранс России	Департамент государственной политики в обла-сти морского и реч-ного транспорта	С.А. Аристов
3	О внесении изменений в статью 11 Закона Рос-сийской Федерации "О Государственной границе Российской Федерации" (в части осуществления пограничного, таможенного и иных видов кон-троля вне пунктов пропуска в пути следования железнодорожного подвижного состава)	Февраль 2008 г.	Март 2008 г.	ФСБ России Минтранс России Минсельхоз России МВД России Минздравсоцразвития России ФТС России	Департамент государственной политики в обла-сти железнодорож-ного транспорта	С.А. Аристов

Раздел II

Законопроекты, находящиеся на рассмотрении в Государственной Думе

№ п/п	Наименование законопроекта	Наименование доку- мента и дата внесения в Государственную Думу	Состояние законопроекта	Ответственный в Министерстве	
				головной департамент — исполнитель	заместитель Министра
1	Об основах организации транс- портного обслуживания населения на маршрутах регулярных перево- зок в Российской Федерации № 423427-4	Распоряжение Правительства от 24 апреля 2007 г. № 500-р	4 июля 2007 г. принят Государственной Думой в первом чтении	Департамент государственной политики в области до- рожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Официальный представитель Правительства С.А. Аристов
2	Положение о дисциплине работни- ков железнодорожного транспорта общего пользования № 402720-4	Распоряжение Правительства от 5 марта 2007 г. № 253-р	23 мая 2007 г. принят Государственной Думой в первом чтении	Административный департамент	Официальный представитель Правительства С.А. Аристов
3	О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними № 360850-3	Распоряжение Правительства от 13 августа 2003 г. № 1128-р	28 апреля 2004 г. принят Государственной Думой в первом чтении	Департамент государственной политики в области гражданской авиации	Официальный представитель Правительства С.А. Аристов
4	О внесении изменений и дополне- ний в приложение II к Закону Рос- сийской Федерации "О междуна- родном коммерческом арбитраже" (о подведомственности споров Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной пала- те Российской Федерации) № 464414-3	Распоряжение Правительства от 5 января 2001 г. № 13-р	23 мая 2003 г. принят Государственной Думой в первом чтении	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Официальный представитель Правительства С.А. Аристов
5	О внесении изменения в статью 87 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (в части лоцманской проводки судов) № 1485-5	Распоряжение Правительства от 25 декабря 2007 г. № 1911-р		Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Официальный представитель Правительства С.А. Аристов
6	О платных автомобильных дорогах № 418503-4	Распоряжение Правительства от 10 апреля 2007 г. № 433-р		Департамент государственной политики в области до- рожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Официальный представитель Правительства С.А. Аристов

Раздел III
Законопроекты, разрабатываемые Министерством во исполнение распоряжений и поручений
Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации¹

№ п/п	Рабочее наименование законопроекта	Основания для разработки	Ответственный в Министерстве главной депар- тамент — испол- нитель	Заинтересо- ванные ми- нистерства (ведомства)	Срок				
					подготов- ки кон- цепции и проекта техни- ческого задания	пред- ставления концеп- ции и проекта техниче- ского за- дания в Правит- ельство	разработ- ки зако- нопроек- та	пред- ставления зако- нопроекта в Пра- вительст- во	внесения зако- нопроекта в Госу- дарствен- ную Думу
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	О внесении изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (в части уточнения обязанностей перевозчиков и владельца инфраструктуры на железнодорожном транспорте, корректировки ряда положений на основе сформировавшегося опыта работы организаций железнодорожного транспорта и пользователей его услуг)	Распоряжение Правительства от 10 августа 2006 г. № 1094-р "Об утверждении Плана мероприятий по реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте"	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Минэконом-развития России ФСБ России ФСТ России ФАС России			Январь 2008 г.	Февраль 2008 г.	Март 2008 г.
2	О внесении изменений в Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (в части совершенствования рыночных отношений на железнодорожном транспорте)	Распоряжение Правительства от 10 августа 2006 г. № 1094-р	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Минэконом-развития России ФСБ России ФАС России ФСТ России			Октябрь 2007 г.	Февраль 2008 г.	Март 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	О внесении изменений в Федеральный закон "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железно-дорожного транспорта"	Распоряжение Правительства от 10 августа 2006 г. № 1094-р	Департамент ре-формирования и имущественных отношений	Минэконом-развития России Минфин России ФСБ России МВД России ФСТ России ФАС России	Июнь 2008 г.	Июнь 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
4	О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об администра-тивных правонарушениях (в части ответственности за нарушение правил безопасности полетов)	Поручение Пра-вительства от 26 сентября 2002 г. № МК-П10-13847	Департамент го-сударственной политики в об-ласти граждан-ской авиации	Минобороны России Росаэронави-гация МАК				Внесен в Прави-тельство 02 апреля 2007 г.	Март 2008 г.
5	Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам	Поручение Пре-зидента Россий-ской Федерации от 12 июня 2006 г. № Пр-990	Департамент экономики и фи-нансов	Минэконом-развития России Минфин России	Январь 2008 г.	Март 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Март 2009 г.	Июнь 2009 г.
6	О внесении изменений в Федераль-ный закон "О геодезии и картогра-фии"	Протокол засе-дания Прави-тельства от 29 сентября 2005 г. № 38, вопрос III, п. 4	Департамент государственной политики в об-ласти дорожного хозяйства, авто-мобильного и го-родского пасса-жирского транс-порта, геодезии и картографии	Минэконом-развития России Минобороны России Роскосмос				Внесен в Прави-тельство 10 декабря 2007 г.	Июль 2008 г.
7	О внесении изменений в статьи 6, 41 и 58 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации	Поручения Правительства от 23 ноября 2006 г. № АЖ-П9-5601 и от 22 марта 2007 г. № СИ-П9-1293	Департамент государственной политики в об-ласти морского и речного транс-порта	Минобороны России ФАС России Минэконом-развития России Минфин России ФСТ России		Март 2008 г.	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	Июль 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	О внесении изменений в статью 17 Федерального закона "О лицензировании отдельных видов деятельности" (в части лицензирования перевозок пассажиров автобусами для собственных нужд юридических лиц и индивидуальных предпринимателей)	Протокол заседания Правительственной Комиссии по проведению административной реформы от 27 ноября 2007 г. № 71	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэконом-развития России Минфин России МВД России		Март 2008 г.	Июнь 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
9	О защите морей от загрязнения опасными веществами	Протокол заседания Морской коллегии при Правительстве от 19 декабря 2007 г. № 2(15)	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МПР России Минэконом-развития России Минфин России МЧС России Госкомрыболовство России	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.	Ноябрь 2009 г.	Декабрь 2009 г.	Декабрь 2009 г.
10	О создании госкорпорации по управлению, строительству, реконструкции и содержанию федеральных автомобильных дорог	Поручение Президента Российской Федерации от 01 декабря 2007 г. № Пр-2134ГС	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэконом-развития России Минфин России	Май 2008 г.	Июль 2008 г.	Декабрь 2008 г.	Июнь 2009 г.	Сентябрь 2009 г.

¹ Раздел пополняется по мере получения поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Раздел IV

Законопроекты, разрабатываемые Министерством в порядке законодательной инициативы

№ п/п	Рабочее наименование законопроекта	Основание для разработки	Ответственный в Министерстве головной департамент — исполнитель	Заинтересован- ные министер- ства (ведомства)	Срок				
					подготов- ки кон- цепции и проекта техниче- ского за- дания	представле- ния концеп- ции и проек- та техниче- ского зада- ния в Пра- вительство	разработки законопро- екта	представле- ния законо- проекта в Правитель- ство	внесения за- конопроекта в Государст- венную Думу
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" (в связи с проведением административной реформы и необходимостью сближения национальных правовых норм с международными нормами в области торгового мореплавания)	Законодательная инициатива	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МПР России Минобороны России Минэкономразвития России Минфин Рос- сии МИД России ФСБ России, Госкомрыбо- ловство России		Март 2008 г.	Май 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
2	О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О ратификации Конвенции, пересматривающей Конвенцию 1958 года об удостоверениях личности моряков (Конвенция № 185)"	В целях реализации Федерального закона "О ратификации Конвенции, пересматривающей Конвенцию об удостоверениях личности моряков" (Конвенция № 185)	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МИД России Минфин Рос- сии Минэконом- раз-вития Рос- сии МВД России Минздрав- соц-развития России Минсельхоз России ФСБ России				Представлен в Прави- тельство 28 августа 2007 г.	Февраль 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3	О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части приведения положений Кодекса, устанавливающих компетенцию органов, в соответствии с законодательством Российской Федерации)	Законодательная инициатива	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минэкономразвития России Минфин России		Март 2008 г.	Май 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
4	О метрополитенах и других видах скоростного внеуличного транспорта	Законодательная инициатива	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России МВД России	Декабрь 2008 г.	Март 2009 г.			
5	О внесении изменений в статьи 29 и 30 Воздушного кодекса Российской Федерации (в части определения структуры, функций, прав и ответственности инспекторских служб в области гражданской авиации)	Законодательная инициатива	Департамент государственной политики в области гражданской авиации	Росаэронавигация	Апрель 2008 г.	Август 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.

Раздел V

Законопроекты о ратификации международных договоров и соглашений

№ п/п	Наименование законопроекта	Основа- ние для разработ- ки	Ответственный в Министерстве голов- ной департамент — исполнитель	Министерство (ведомство) — соисполнитель	Срок		
					разработки зако- нопроекта	представления законопроекта в Правительство	внесения в Госу- дарственную Думу
1	2	3	4	5	6	7	8
1	О присоединении Рос- сийской Федерации к Международной конвен- ции о гражданской от- ветственности за ущерб от загрязнения бункер- ным топливом 2001 года		Департамент государственной по- литики в области морского и речного транспорта	Минсельхоз России МПР России Минобороны России Минэкономразвития России Минпромэнерго России Минфин России МИД России		Февраль 2008 г.	Апрель 2008 г.
2	О ратификации Согла- шения между Прави- тельством Российской Федерации и Правитель- ством Греческой Респу- блики о торговом судо- ходстве от 6 декабря 2001 г.		Департамент государственной по- литики в области морского и речного транспорта	Минфин России Минобороны России Минэкономразвития России ФСБ России Минсельхоз России МИД России		Апрель 2008 г.	Май 2008 г.
3	О ратификации Конвен- ции о международных автомобильных перевоз- ках пассажиров и багажа от 9 октября 1997 г.		Департамент государственной по- литики в области до- рожного хозяйства, автомобильного и го- родского пассажир- ского транспорта, геодезии и картогра- фии	МИД России МВД России Минэкономразвития России Минфин России	Сентябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.	Март 2009 г.

ПЛАН **Министерства транспорта Российской Федерации по подготовке проектов актов Правительства** **Российской Федерации на 2008 год**

Раздел I **Проекты технических регламентов, разрабатываемых Министерством**

№ п/п	Наименование проекта технического регламента	Основание для раз- работки	Ответственный в Министерстве голов- ной департамент — исполнитель	Заинтересованные министер- ства (ведомства)	Срок		
					разработки проекта тех- нического регламента	согласования проекта тех- нического регламента	представле- ния в Прави- тельство
1	2	3	4	5	6	7	8
1	О безопасности внутрен- него водного транспорта и связанной с ним ин- фраструктуры	Распоряжение Правительства от 28 декабря 2007 г. № 1930-р "Программа разра- ботки технических регламентов" (п. 35)	Департамент государ- ственной политики в области морского и речного транспорта	МПР России Ростехнадзор Минздравсоцразвития России Росгидромет Минобороны России МВД России Минпромэнерго России МЧС России Минрегион России Мининформсвязи России Минэкономразвития России	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.	Март 2009 г.
2	О безопасности морского транспорта и связанной с ним инфраструктуры	Распоряжение Правительства от 28 декабря 2007 г. № 1930-р "Программа разра- ботки технических регламентов" (п. 40)	Департамент государ- ственной политики в области морского и речного транспорта	МПР России Ростехнадзор Минздравсоцразвития России Росгидромет Минобороны России МЧС России Минрегион России МВД России Мининформсвязи России	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.	Март 2009 г.

1	2	3	4	5	6	7	8
3	О безопасной эксплуатации трамваев и троллейбусов	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 136)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минпромэнерго России Минздравсоцразвития России МЧС России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
4	О безопасности автотранспортных средств в эксплуатации	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 140)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минпромэнерго России Минобороны России Минздравсоцразвития России Минобрнауки России МЧС России Ростехнадзор Росатом	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
5	О безопасности процессов технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 141)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минпромэнерго России Минобороны России Ростехнадзор МЧС России Минздравсоцразвития России Минюст России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
6	О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта	Распоряжение Правительства от 28 декабря 2007 г. № 1930-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 27)	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Минздравсоцразвития России Ростехнадзор Росгидромет МВД России Минпромэнерго России МЧС России Минрегион России Мининформсвязи России МППР России	Июль 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7	8
7	О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта общего и необщего назначения	Распоряжение Правительства от 28 декабря 2007 г. № 1930-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 25)	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Минпромэнерго России Минрегион России МЧС России Роскосмос Минобороны России Минздравсоцразвития России Ростехнадзор Росатом Мининформсвязи России Минэкономразвития России МВД России МПР России	Июль 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
8	О безопасности железнодорожного подвижного состава	Распоряжение Правительства от 28 декабря 2007 г. № 1930-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 26)	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Минпромэнерго России МЧС России Роскосмос Минобороны России Минздравсоцразвития России Ростехнадзор Росатом Мининформсвязи России Минэкономразвития России МВД России МПР России	Июль 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
9	О требованиях к транспортным средствам, предназначенным для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 145)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минпромэнерго России Минздравсоцразвития России Минсельхоз России	Май 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
10	О безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 135)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Мининформсвязи России Минздравсоцразвития России Минобрнауки России Минпромэнерго России Минобороны России Ростехнадзор	Май 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7	8
11	О требованиях к обеспечению безопасности при проектировании, строительстве (реконструкции) и обустройстве автомобильных дорог, улиц и сооружений на них	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 143)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минпромэнерго России МВД России Минобороны России МЧС России Минздравсоцразвития России МПР России	Май 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
12	О требованиях к безопасности эксплуатации автомобильных дорог, улиц и сооружений на них	Распоряжение Правительства от 6 ноября 2004 г. № 1421-р "Программа разработки технических регламентов" (п. 144)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минпромэнерго России МВД России Минобороны России МЧС России Минздравсоцразвития России	Май 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
13	Требования к обустройству участков автомобильных дорог на подъездах и пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации	Пункт 6 статьи 16 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Росграница МВД России ФТС России ФСБ России Минобороны России МЧС России Минпромэнерго России Ростехрегулирование	Август 2008 г.	Апрель 2009 г.	Июнь 2009 г.
14	Обязательные требования к эксплуатации железнодорожных переездов	Пункт 2 статьи 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минобороны России МЧС России Минпромэнерго России Ростехрегулирование	Август 2008 г.	Апрель 2009 г.	Июнь 2009 г.

Раздел II
Нормативные правовые акты Правительства, разрабатываемые Министерством

А. В целях реализации Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации:

№ п/п	Наименование проекта нормативного правового акта	Ответственный в Министерстве головной департамент — исполнитель	Министерство (ведомство) — соисполнитель	Срок		
				подготовки про- екта норматив- ного правового акта	согласования с заин- тересованными фе- деральными органам исполнительной власти	представления в Правительство
1	2	3	4	5	6	7
1	О порядке установления тарифов на перевозки грузов, пассажиров и багажа, буксировку судов и иных плавучих объектов и на другие услуги внутреннего водного транспорта, а также о правилах применения таких тарифов	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минфин России Минэкономразвития России ФАС России ФСТ России		Апрель 2008 г.	Май 2008 г.
2	О порядке получения разрешения на плавание судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям Российской Федерации	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МИД России МВД России Минобороны России ФСБ России Минэкономразвития России		Февраль 2008 г.	Март 2008 г.
3	Об условиях плавания по внутренним водным путям военных кораблей, пограничных кораблей, военно-вспомогательных судов и других судов, находящихся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемых только в некоммерческих целях	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минобороны России Минобрнауки России ФСБ России ФТС России		Февраль 2008 г.	Март 2008 г.

Б. В целях реализации Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации":

1	2	3	4	5	6	7
1	Об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минобороны России Росатом ФСБ России ФСТ России Госкомрыболовство России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
2	Об утверждении порядка охраны объектов инфраструктуры морского порта	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России Росатом ФСБ России ФСТ России Госкомрыболовство России	Сентябрь 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
3	Об утверждении перечня морских портов, охрану границ которых обеспечивают подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта и охрану границ которых осуществляют подразделения федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел и (или) организации, находящиеся в его ведении	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МВД России ФСБ России Госкомрыболовство России	Июль 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Октябрь 2008 г.
4	Об утверждении правил обслуживания пассажиров и правил оказания иных обычно оказываемых в морском порту и не связанных с осуществлением пассажирами и другими гражданами предпринимательской деятельности услуг, в том числе услуг в отношении ручной клади, багажа, грузобагажа	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минэкономразвития России Минздравсоцразвития России ФСТ России ФАС России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
5	Об утверждении порядка уничтожения или обезвреживания опасных грузов в морских портах, предусмотренного статьей 26 Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минпромэнерго России ФСБ России МВД России Минздравсоцразвития России Минобороны России Росатом Ростехнадзор Госкомрыболовство России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
6	Об утверждении порядка ведения Реестра морских портов в Российской Федерации	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Госкомрыболовство России	Июль 2008 г.	Август 2008 г.	Август 2008 г.
7	О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минэкономразвития России	Июль 2008 г.	Август 2008 г.	Август 2008 г.

В. В целях реализации Федерального законов "О транспортной безопасности":

1	2	3	4	5	6	7
1	О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам транспортной безопасности	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России ФСБ России Минэкономразвития России Минздравсоцразвития России Минфин России ФСТ России			Июль 2008 г.
2	Об утверждении перечня уровней безопасности и порядка их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России Минобороны России МЧС России ФСБ России			Март 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
3	Об утверждении Положения о порядке аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России ФСБ России	Сентябрь 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
4	О требованиях по обеспечению транспортной безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России Минэкономразвития России ФСБ России			Июнь 2008 г.
5	Об определении отдельных маршрутов перевозки железнодорожным, морским, внутренним водным и автомобильным транспортом при осуществлении которых формируются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России ФСБ России			Март 2008 г.
6	О порядке взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления при реализации планов обеспечения транспортной безопасности	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России ФСБ России	Апрель 2008 г.	Июль 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
7	О порядке получения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России ФСБ России	Май 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
8	О перечне работ, профессий и должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	МВД России ФСБ России			Март 2008 г.

Г. В целях реализации федеральных законов "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации":

1	2	3	4	5	6	7
1	О порядке компенсации убытков, понесенных владельцами инфраструктур, перевозчиками в результате осуществления отдельных перевозок железнодорожным транспортом в случаях возникновения угрозы социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законом случаях (пункт 2 статьи 4 Федерального закона "О железнодорожном транспорте Российской Федерации")	Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта	Минэкономразвития России Минфин России			Март 2008 г.

Д. В целях реализации Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта":

1	2	3	4	5	6	7
1	Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России МВД России	Март 2008 г.	Август 2008 г.	Сентябрь 2008 г.
2	Правила перевозок грузов автомобильным транспортом	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России МВД России	Март 2008 г.	Август 2008 г.	Сентябрь 2008 г.

Е. В целях реализации Федерального закона "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения":

1	2	3	4	5	6	7
1	О порядке выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных разрешений и многосторонних разрешений российским перевозчикам	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МИД России Минэкономразвития России			Представлен в Правительство 3 декабря 2007 г.

Ж. В целях реализации Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации":

1	2	3	4	5	6	7
1	Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России МВД России Минобороны России Минрегион России	Декабрь 2008 г.	Август 2009 г.	Сентябрь 2009 г.
2	О внесении изменений в постановление Правительства РСФСР от 24 декабря 1991 г. № 61 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минобороны России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
3	Порядок отнесения автомобильных дорог к автомобильным дорогам оборонного значения	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	Минобороны России МВД России Минрегион России	Август 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
4	Перечень автомобильных дорог оборонного значения	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	Минобороны России МВД России Минрегион России	Июнь 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Октябрь 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
5	Порядок использования автомобильной дороги оборонного значения и ее восстановления в период действия военного положения	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	Минобороны России Минэкономразвития России Минфин России	Июль 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.
6	Порядок проведения мероприятий по техническому прикрытию автомобильных дорог в мирное время	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	Минобороны России МВД России Минэкономразвития России Минфин России Минрегион России	Июнь 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Октябрь 2008 г.
7	Порядок возмещения собственнику автомобильной дороги оборонного значения ущерба, связанного с проведением мероприятий по ее техническому прикрытию в мирное время	Департамент транспортной безопасности и специальных программ	Минобороны России Минрегион России Минэкономразвития России Минфин России	Август 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
8	Правила формирования и ведения единого государственного реестра автомобильных дорог	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минрегион России Минэкономразвития России Минфин России	Март 2008 г.	Май 2008 г.	Июнь 2008 г.
9	Общие требования к осуществлению контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
10	Соста и требования к содержанию разделов проектной документации автомобильных дорог, участков автомобильных дорог	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минрегион России Росстрой	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
11	Порядок содержания и ремонта автомобильных дорог	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минрегион России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
12	Порядок оценки технического состояния автомобильных дорог	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России	Декабрь 2008 г.	Май 2009 г.	Июнь 2009 г.
13	Требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минрегион России Минэкономразвития России Минфин России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
14	Нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России Минрегион России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
15	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2007 г. № 233 "О порядке установления и использования полос отвода федеральных автомобильных дорог"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России Минрегион России	Декабрь 2008 г.	Май 2009 г.	Июнь 2009 г.
16	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 1998 г. № 1420 "Об утверждении Правил установления и использования придорожных полос федеральных автомобильных дорог общего пользования"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России Минрегион России	Декабрь 2008 г.	Июнь 2009 г.	Июль 2009 г.

1	2	3	4	5	6	7
17	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 марта 2006 г. № 144 "О временном ограничении движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минобороны России Минрегион России	Апрель 2008 г.	Май 2008 г.	Июнь 2008г.
18	Порядок выдачи специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минрегион России	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	Июль 2008 г.
19	Порядок выдачи специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минрегион России	Сентябрь 2008 г.	Январь 2009 г.	Март 2009 г.
20	Порядок организации пунктов весового и габаритного контроля, осуществления весового и габаритного контроля	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минрегион России	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	Июль 2008 г.
21	Порядок установления постоянного маршрута транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МВД России Минрегион России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
22	Порядок определения размера и возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России Минрегион России	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	Июль 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
23	Правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России	Август 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
24	Методика расчета и максимальный размер платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
25	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. № 638 "О сборе за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской Федерации"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России	Июль 2008 г.	Сентябрь 2008 г.	Октябрь 2008 г.
26	О внесении изменений в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации и в Положение о Федеральном дорожном агентстве (внесение изменений в постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 и от 23 июля 2007 г. № 374)	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России МВД России Минобороны России Минрегион России	Апрель 2008 г.	Июнь 2008 г.	Июль 2008 г.

И. В целях реализации федеральных законов о ратификации международных договоров и соглашений:

1	2	3	4	5	6	7
1	Об утверждении Положения об удостоверении личности моряков, Положения о мореходной книжке, образца и описания бланка мореходной книжки	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МИД России МВД России ФСБ России Минэкономразвития России		Февраль 2008 г.	Март 2008 г.
2	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 г. № 813 "О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минсельхоз России Минобороны России ФСБ России МПР России Мининформсвязи России Минэкономразвития России		Июнь 2008 г.	Июль 2008 г.
3	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 29 августа 2007 г. № 546 "Об утверждении образца и описания бланка удостоверения личности моряка"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	МИД России МВД России ФСБ России Минэкономразвития России		Июнь 2008 г.	Июнь 2008 г.

К. В целях реализации Федерального закона "Воздушный кодекс Российской Федерации":

1	2	3	4	5	6	7
1	Положение о государственных транспортных инспекторах гражданской авиации	Департамент государственной политики в области гражданской авиации	Росаэронавигация	Август 2008 г.	Октябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.

Л. Другие нормативные правовые акты:

1	2	3	4	5	6	7
1	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 4 августа 1999 г. № 900 "Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минсельхоз России Минобороны России Минздравсоцразвития России ФСБ России МПР России Мининформсвязи России Минэкономразвития России		Апрель 2008 г.	Май 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
2	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2002 г. № 83 "О проведении регулярных проверок транспортных и иных передвижных средств на соответствие техническим нормативам выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минсельхоз России Минобороны России	Март 2008 г.	Июль 2008 г.	Август 2008 г.
3	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 13 августа 2006 г. № 490 "О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минэкономразвития России Минфин России	Март 2008 г.	Июль 2008 г.	Август 2008 г.
4	О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705 "О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами"	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минфин России Минэкономразвития России ФСТ России		Июль 2008 г.	Август 2008 г.
5	О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 21 декабря 1966 г. № 1752 "Об основных документах, удостоверяющих личность граждан Российской Федерации за пределами Российской Федерации" (в части исключения паспорта моряка из перечня основных документов, по которым граждане Российской Федерации осуществляют выезд из Российской Федерации и въезд в Российскую Федерацию)	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Минсельхоз России МИД России МВД России ФСБ России	Февраль 2008 г.	Май 2008 г.	Июнь 2008 г.

1	2	3	4	5	6	7
6	О порядке взимания платы с владельцев или пользователей грузовых транспортных средств разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минфин России	Декабрь 2008 г.	Март 2009 г.	Апрель 2009 г.
7	Проект распоряжения "О подписании Соглашения о международном автомобильном сообщении между Правительством Российской Федерации и Правительством Греческой Республики"	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	МИД России МВД России Минфин России Минэкономразвития России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.
8	О внесении изменений в положения о Минтрансе России и о Федеральном агентстве геодезии и картографии	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минрегион России Минобороны России Минобрнауки России			Представлен в Правительство 29 декабря 2007 г.
9	Об утверждении Положения об инфраструктуре пространственных данных Российской Федерации	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минэкономразвития России Минрегион России Минобороны России МПР России	Декабрь 2008 г.	Март 2009 г.	Апрель 2009 г.
10	О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации в области наименований географических объектов	Департамент государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии	Минобрнауки России	Сентябрь 2008 г.	Ноябрь 2008 г.	Декабрь 2008 г.

Приложение
к Соглашению от 3.12.2004 № к-41/2837 кс (П-14)
между Минтрансом России и Ассоциацией морских торговых портов
о взаимодействии в сфере устойчивого развития,
обеспечения безопасного функционирования
российских морских портов

План мероприятий по основным направлениям взаимодействия Минтранса России и Ассоциации морских торговых портов на 2008 г.

I. Формирование государственной политики в морских портах

№	Мероприятия	Ответственные		Сроки исполнения
		Минтранс России	АСОП	
1.	Участие в подготовке нормативных правовых актов, направленных на реализацию Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации":			
1.1.	проекта постановления Правительства Российской Федерации об утверждении порядка ведения Реестра морских портов в Российской Федерации;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по производственным и эксплуатационным вопросам	II пол. 2008 г.
1.2.	проекта постановления Правительства Российской Федерации об утверждении порядка охраны объектов инфраструктуры морского порта;	Департамент транспортной безопасности и специальных программ Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по экономическим и социальным вопросам	II пол. 2008 г.
1.3.	проекта постановления Правительства Российской Федерации, утверждающего перечень морских портов, охрану границ которых обеспечивают подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в области транспорта и перечень морских портов охрану границ которых осуществляют подразделения федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел и (или) организации, находящиеся в его ведении;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по экономическим и социальным вопросам	II пол. 2008 г.

1.4.	проекта приказа Минтранса России об утверждении порядка сдачи в аренду федерального имущества, переданного федеральным государственным унитарным предприятиям и федеральным государственным учреждениям, подведомственным Минтрансу России.	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по экономическим и социальным вопросам	II пол. 2008 г.
2.	Рассмотрение хода разработки Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)" (подпрограммы "Морской транспорт").	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по производственным и эксплуатационным вопросам	2008 г.

II. Совершенствование нормативного правового регулирования деятельности связанной с организацией транспортного процесса в морских портах

№	Мероприятия	Ответственные		Сроки исполнения
		Минтранс России	АСОП	
1.	Участие в подготовке нормативных правовых актов, направленных на реализацию Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации":			
1.1.	проекта постановления Правительства Российской Федерации об утверждении порядка уничтожения или обезвреживания опасных грузов в морских портах;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам	II пол. 2008 г.
1.2.	проекта постановления Правительства Российской Федерации об утверждении правил обслуживания пассажиров и правил оказания иных обычно оказываемых в морском порту и не связанных с осуществлением пассажирскими и другими гражданами предпринимательской деятельности услуг, в том числе услуг в отношении ручной клади, багажа, грузобагажа;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам	II пол. 2008 г.
1.3.	проекта постановления Правительства Российской Федерации об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам	II пол. 2008 г.

1.4.	проекта постановления Правительства Российской Федерации о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам	II пол. 2008 г.
1.5.	проекта приказа Минтранса России об утверждении правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту, правил оказания услуг по обслуживанию судов в морском порту и на подходах к нему, правил оказания иных обычно оказываемых в морском порту услуг;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам, Представительство АСОП в Москве	II пол. 2008 г.
1.6.	проекта приказа Минтранса России об утверждении порядка учета реализуемых оператором морского терминала грузов и расчетов за них;	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам, Представительство АСОП в Москве	II пол. 2008 г.
1.7.	проекта приказа Минтранса России об утверждении требований безопасности перевозок грузов, в части их физико-химических свойств.	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитет по коммерческо-правовым вопросам, Представительство АСОП в Москве	II пол. 2008 г.

III. Мероприятия общего характера

№	Мероприятия	Ответственные		Сроки исполнения
		Минтранс России	АСОП	
1.	Участие в установленном порядке в работе комитетов и комиссий палат Федерального Собрания Российской Федерации и в работе рабочих групп при ФСТ России, ФТС России, ФАС России, ТПП России по вопросам деятельности морских портов	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Комитеты АСОП, Представительство АСОП в Москве	2008 г.
2.	Подготовка Обзора перевозок грузов через морские порты России и порты зарубежных стран	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Представительство АСОП в Москве	ежеквартально
3.	Взаимообмен информацией по грузопотокам внешне-торговых грузов	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Представительство АСОП в Москве	2008 г.
4.	Участие в работе Комитетов, заседаниях Совета директоров и Конференциях АСОП	Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта	Члены АСОП	2008 г.

Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации

_____ А.С. Мишарин

Председатель Совета директоров
Ассоциации морских торговых портов
Ассоциации морских торговых портов

_____ В.А. Южилин



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

08 декабря 2007 г.

Москва

№ 177

Об утверждении Генеральной схемы развития
Мурманского портового транспортного узла

В целях дальнейшего развития Мурманского портового транспортного узла и перспективах развития ледокольного флота России и в соответствии с пунктом 2 раздела 1 протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации от 11 октября 2005 г. № МФ-П9-45 пр при ка з ы в а ю :

1. Утвердить прилагаемую Генеральную схему развития Мурманского портового транспортного узла.

2. Принять за основу расчетный грузооборот на период до 2015 года 79,82 млн. тонн в год, в том числе:

сухогрузы – 38,32 млн. тонн;

наливные грузы – 41,50 млн. тонн.

3. Федеральному агентству морского и речного транспорта (А.А. Давыденко) совместно с открытым акционерным обществом «Управляющая компания по развитию Мурманского транспортного узла» на последующих стадиях проектирования портовых перегрузочных объектов на восточном и западном берегах Кольского залива, включая развитие водных и железнодорожных подходов, уточнить грузовую базу и номенклатуру грузов, подлежащих перевалке через создаваемые перегрузочные комплексы Мурманского портового транспортного узла.

4. Проектная документация, разрабатываемая по отдельным комплексам, подлежит согласованию с ФГУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» (А.Я. Шаперный) и ФГУП «Росморпорт» (Ю.В. Парфенов).

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя Министра А.С. Мишарина.

Министр



И.Е. Левитин



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

07.11.2006 № 6278-Пр
г. Москва

Заместителю Министра транспорта
Российской Федерации

Б.М. Королю

№ БК – 15/6584 от 12 октября 2006 г.

Уважаемый Борис Михайлович!

Федеральной службой безопасности проект постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении границ территории и акватории морского торгового порта Мурманск» рассмотрен.

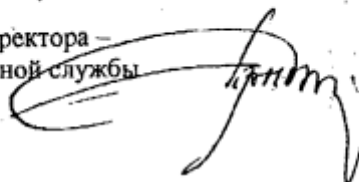
По представленным на рассмотрение материалам в отношении морского торгового порта Мурманск высказать мнение о целесообразности согласования проекта указанного постановления Правительства Российской Федерации не представляется возможным. Прошу Вас дополнительно направить следующие материалы:

- нормативные акты, которыми изначально, в последующем, и в настоящее время установлены границы акватории и территории порта;
- схемы генерального плана порта;
- перечни организаций и осуществляемых ими видов деятельности, которые в настоящее время расположены и осуществляют свою деятельность в пределах границ порта;
- перечни объектов и сооружений, расположенных на территории и акватории порта и предназначенных для обслуживания судов и пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, оказываемых в морском порту;

- по каждому земельному участку: описание границы, общая площадь в квадратных метрах, владелец, пользователь, форма использования, для осуществления каких видов деятельности используется.

С уважением,

Первый заместитель Директора –
руководитель Пограничной службы



В. Проничев



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

МИНИСТР ОБОРОНЫ

г. Москва, 119160

* 9 * августа 2007 г. № 205/14341
На № 01-06/1434 от 1 июня 2007 г.

Губернатору Мурманской области
Ю.А.ЕВДОКИМОВУ

Уважаемый Юрий Алексеевич!

Ваше обращение в адрес Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации по вопросу передачи Минтрансу России земельного участка площадью 2 га, прилегающего к территории пассажирского комплекса Мурманского порта, в Минобороны России рассмотрено.

На испрашиваемом для передачи земельном участке Северного флота № 246 расположен военный городок № 7, объекты которого в соответствии с разрабатываемой проектно-сметной документацией планируются к капитальному ремонту, а территория – к благоустройству.

По завершении ремонтно-восстановительных работ и мероприятий по благоустройству территории городка на данных фондах планируется размещение службы Управления поисковых аварийно-спасательных работ Северного флота.

Учитывая изложенное, передача указанного земельного участка в ведение Минтранса России, по мнению Минобороны России, не представляется возможной.

С уважением,

А.Сердюков



ГУБЕРНАТОР МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

пр. Ленина, д. 75, г. Мурманск, 183006,
тел. (8152) 48-62-01, факс (8152) 45-10-54, 47-65-03, e-mail: obl.admin@murman.ru

20.11.2007 № 01-08/2963

на № _____ от _____

Руководителю
Федерального агентства
по промышленности

А.В. ДУТОВУ

О границах порта Мурманск

Уважаемый Андрей Владимирович!

Министерством транспорта Российской Федерации в настоящее время дорабатывается проект постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении границ территории и акватории морского торгового порта Мурманск». Проектом постановления предусматривается включение в границы порта прилегающей акватории и земельного участка площадью 59178 кв. м на территории филиала ФГУП «ЦС «Звездочка» «35 СРЗ» (ранее ФГУП «35 СРЗ» Минобороны России), отведенного в пользование ООО «Тангра-Ойл» для осуществления коммерческой деятельности по перевалке нефтепродуктов в целях торгового мореплавания.

Просим Вас согласовать включение в границы порта перегрузочного комплекса ООО «Тангра-Ойл».

О принятом решении просим проинформировать.

Ю. Евдокимов



ГУБЕРНАТОР МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

пр. Ленина, д. 75, г. Мурманск, 183006,
тел. (8152) 48-62-01, факс (8152) 45-10-54, 47-65-03, e-mail: obl.admin@murman.ru

20.11.2007 № 01-08/2964

на № _____ от _____

Главкомандующему
Военно-Морским флотом
Министерства обороны
Российской Федерации
адмиралу

В.С. ВЫСОЦКОМУ

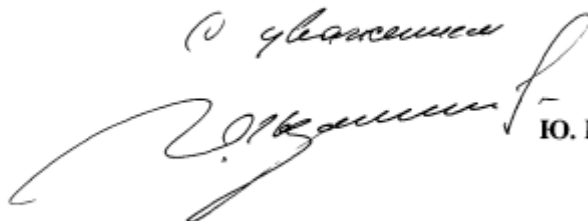
О границах порта Мурманск

Уважаемый Владимир Сергеевич!

Министерством транспорта Российской Федерации в настоящее время дорабатывается проект постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении границ территории и акватории морского торгового порта Мурманск». Проектом постановления предусматривается включение в границы порта рейдового перегрузочного комплекса ООО «Коммандит Сервис» на мысе Мохнаткина пахта (632 склад ГСМ Северного флота), а так же земельного участка площадью 59178 кв. м на территории филиала ФГУП «ЦС «Звездочка» «35 СРЗ» (ранее ФГУП «35 СРЗ» Минобороны России), отведенного в пользование ООО «Тангра-Ойл» для осуществления коммерческой деятельности по перевалке нефтепродуктов в целях торгового мореплавания.

В связи с тем, что включение перегрузочного комплекса ООО «Коммандит Сервис» в границы порта Мурманск согласовано Минобороны России, просим Вас согласовать включение в границы порта аналогичного перегрузочного комплекса ООО «Тангра-Ойл».

О принятом решении просим проинформировать.


Ю. Евдокимов



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

МИНИСТР ОБОРОНЫ

г. Москва, 119160

15 ноября 2007 г. № 01-07/2197 от 28 августа 2007 г.

Губернатору
Мурманской области
Ю.А.ЕВДОКИМОВУ

Уважаемый Юрий Алексеевич!

Ваше обращение по вопросу передачи Минтрансу России двух земельных участков (№ 1 и № 2) в г. Мурманске рассмотрено.

На испрашиваемом для передачи Минтрансу России земельном участке № 1 расположен военный городок № 7, объекты которого в соответствии с разрабатываемой проектно-сметной документацией планируются к капитальному ремонту, а территория — к благоустройству.

По завершении ремонтно-восстановительных работ и мероприятий по благоустройству территории городка на данных фондах планируется размещение Управления поисковых аварийно-спасательных работ Северного флота.

Территория и причалы 554 Конторы материально-технического снабжения Северного флота (участок № 2), являющейся структурным подразделением ФГУП «Военно-морское строительное управление Северного флота Министерства обороны Российской Федерации», используются в производственных целях для обеспечения строительными материалами объектов Северного флота и к высвобождению не планируются.

Учитывая изложенное, передача указанных земельных участков в ведение Минтранса России, по мнению Минобороны России, не представляется возможной.

С уважением,

А.Сердюков



**ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(Роспром)**

Губернатору
Мурманской области

Ю.А. Евдокимову

ул. Щепкина, д. 42, Москва, ГСП-6, 107996,

Тел. (495) 631-8557

Факс (495) 631-9503

E-mail: rosprom@rosprom.org

<http://www.faprom.gov.ru>

ОКПО 00083470, ОГРН 1047796287362,

ИНН/КПП 7702522868/770201001

от 12.07 № 805-840/02

О границах порта Мурманск

На № 01-08/2963 от 20.11.2007 г.

Уважаемый Юрий Алексеевич!

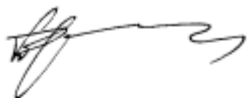
Ваше обращение по вопросу включения в границы порта Мурманск земельного участка площадью 59178 кв.м, принадлежащего 35 судоремонтному заводу и находящегося в настоящее время в аренде ООО «Тангра-Ойл» для осуществления коммерческой деятельности по перевалке нефтепродуктов, рассмотрено.

Указом Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 г. № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация» создано ФГУП «Центр судоремонта «Звездочка» с присоединением к нему ФГУП «35 судоремонтный завод» (35 СРЗ) Минобороны России.

35 СРЗ является режимным предприятием, осуществляет ремонт надводных кораблей и подводных лодок Военно-Морского Флота России, в том числе с ядерными энергетическими установками (ЯЭУ), и судов ледокольного флота с ЯЭУ.

Принимая во внимание стратегическую важность задач, поставленных перед предприятием и учитывая то обстоятельство, что данный земельный

участок является федеральной собственностью и находится в бессрочном хозяйственном ведении ФГУП «35 судоремонтный завод», Роспром не может согласиться с предложением Минтранса России об отчуждении указанной территории из состава имущественного комплекса названного предприятия и включении её в состав границ порта Мурманск.



Ю.И. Борисов



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)

**ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ
ВОЕННО-МОРСКИМ ФЛОТОМ**

г. Москва, 105175

« 17 » января 2008 г. № 729/15/ 64

На № 01-07/2964 от 20 ноября 2007 г.

Губернатору Мурманской области

Ю.А. ЕВДОКИМОВУ

183006, г. Мурманск, пр. Ленина д. 75

г. Гусеву Ю.В.

Для использования
в работе

Проф. озвучивает
Акуса С.И.

24.01.08

Уважаемый Юрий Алексеевич!

В соответствии с Вашим обращением, вопрос о включении в границы морского торгового порта Мурманск (далее – МТПМ) земельного участка площадью 59178 кв.м. на территории филиала ФГУП «Центр судоремонта «Звездочка» «35 СРЗ», арендуемого ООО «Тангра-Ойл», Главным командованием ВМФ рассмотрен.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 г. № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация» имущественный комплекс ФГУП «35 СРЗ» Минобороны России, включая земельные участки, передан в ведение ФГУП «Центр судоремонта «Звездочка».

Учитывая данное обстоятельство, вопрос включения в границы МТПМ указанного земельного участка, требует согласования с ФГУП «Центр судоремонта «Звездочка».

Также необходимо отметить, что проектом постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении границ территории и акватории морского торгового порта Мурманск» включение территории 632 склада ГСМ Северного флота в границы МТПМ не предусматривается.

Учитывая, что на территории филиала ФГУП «Центр судоремонта «Звездочка» «35 СРЗ» проводятся ремонтные работы на кораблях и судах Военно-Морского Флота, в ходе которых ведутся работы со сведениями, составляющими государственную тайну, Главное командование ВМФ считает включение земельного участка арендуемого ООО «Тангра-Ойл» в границы МТПМ нецелесообразным.

Адмирал

В.Высоцкий

Начальник Главного штаба ВМФ
адмирал
17 января 2008 г.

М.Абрамов

НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

"СОЮЗ РЫБОПРОМЫШЛЕННИКОВ СЕВЕРА"

ул. Егорова, д. 6, г. Мурманск, Россия, 183038
Тел./факс (8152) 47-67-28, 47-69-40. E-mail: souzrps@an.ru
ОКПО 48195036, ОГРН 1025100832305,
ИНН/КПП 5191120714/519001001

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА

заседания Правления
НО "Союз рыбопромышленников Севера"

27.02.2008

№ 2

г. Мурманск

Председатель — Касаткин В.П.
Секретарь — Козловская Л.А.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

1. Члены Правления — Касаткин В.П., Касаткин В.П. (по доверенности от Степахно Г.В.), Никитин В.Ф., Никитин В.Ф. (по доверенности от Мунина А.А.), Задворный Ю.В., Сулимов Б.К., Таран А.И., Светличный А. В. (по доверенности от Кудрина Б.Д.), Тарабрин С.И. (по доверенности от Львова Г.В.), Зоренко П.О.

2. Сотрудники НО "Союз рыбопромышленников Севера" — Тихончук В.Ф., (первый заместитель Генерального директора), Николаенко А.В., (главный специалист по производству), Козловская Л.А. (главный специалист по промысловой статистике и делопроизводству).

3. Приглашенные: Соколов В.В. (ОАО "Мурманский морской рыбный порт"), Гладков А.Р. (начальник таможенного поста морской порт Мурманск), Тигунов В.В. (Департамент рыбной промышленности Мурманской области), Дорофеев А.И. (Администрация города-героя Мурманска), Якорев Н.В. и Груздев Р.В. (пограничное управление ФСБ РФ по Мурманской области).

ПОВЕСТКА:

1. Рассмотрение заявления СПК РК "Лумбовский" о приеме в члены НО "Союз рыбопромышленников Севера".

2. О проблемах с обработкой промысловых и транспортных судов в порту Мурманск.

3. О подготовке и проведении очередного Общего собрания членов НО "Союз рыбопромышленников Севера" за 2007 год.

4. Об исключении из членов НО "Союз рыбопромышленников Севера".

5. Об участии предприятий НО "Союз рыбопромышленников Севера" в 2008 году в городской социальной программе "Дешевая рыба".

Разное:

1. Об итогах заседания Северного научно-промыслового совета 21-22 февраля 2008г.

Заседание открыл Председатель Правления Союза рыбопромышленников Севера Касаткин В.П.

Обсудили предложенную Повестку дня и приступили к ее обсуждению.

2. СЛУШАЛИ:

О проблемах с обработкой промысловых и транспортных судов в порту Мурманск.

ДОКЛАДЧИК:

Никитин В.Ф. (Доклад прилагается).

ВЫСТУПИЛИ: Гладков А.Р., Соколов В.В., Касаткин В.П., Тарабрин С.И., Якорев Н.В., Груздов Р.В., Таран А.И.

Заслушав и обсудив доклад Никитина В.Ф. Правление отмечает, что несмотря на неоднократные просьбы и предложения рыбаков, поручения Президента РФ Путина В.В. ситуация с обработкой промысловых и транспортных судов в порту Мурманск остается неудовлетворительной. Положение может ухудшиться в связи с введением с 1 января 2009 года обязательного условия о доставке всей продукции из российской экономической зоны в российские порты, а также в связи с предполагаемым началом промысла мойвы в Баренцевом море.

Увеличение объемов поставляемой в порт продукции невозможно без проведения следующих мероприятий:

создания условий для прямой перевалки рыбопродукции российского происхождения (судно — вагон, машина, склад) со стороны таможенных и ветеринарных органов в день прихода судна;

предоставления таможенной амнистии владельцам судов, прошедших модернизацию, ремонт, или приобретенных на условиях финансового лизинга за границей;

увеличения объемов отгружаемой продукции через железную дорогу,

ускорения оборачиваемости рыбопродукции через морозильные емкости, находящиеся на территории рыбного порта,

обновления парка погрузочной техники, создания полного комплекса обслуживания промысловых судов на большинстве причалов рыбного порта.

РЕШИЛИ:

1. Во избежание значительных финансовых потерь просить Госкомрыболовство Российской Федерации:

в случае невозможности выполнения условий для сокращения простоев судов в Мурманском порту, отменить требование об обязательной доставке рыбопродукции из экономической зоны Российской Федерации в российские порты. В качестве альтернативы предусмотреть возможность использования контрольной точки "Север 1" для массовой проверки всех судов, выходящих из РЭЗ;

внести предложения о внесении следующих изменений в статью 19 Федерального закона от 20 декабря 2004 года № 166-ФЗ "О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов": часть 3.5 статьи 19 изложить в следующей редакции "реализация уловов водных биоресурсов и продуктов их переработки может осуществляться на аукционах в порядке, установленном Правительством Российской Федерации";

при разработке подзаконных актов к закону о рыболовстве предусмотреть в 2008 году внесение в нормативно-правовые акты изменений в части отмены согласования экспорта или ввоза продукции собственного производства в Росветнадзоре, введения мониторинга на загрязнение водных объектов в основных районах промысла с использованием имеемых лабораторий ПИНРО и аналогичных институтов на местах, передачи функций присвоения и подтверждения соответствия рыбофабрик судов санитарным требованиям европейского сообщества от ФГУ "Нацрыбресурсы" непосредственно Госкомрыболовству, отказа от применения к рыболовным судам требований международной конвенции ПДМНВ-78, о таможенной амнистии;

совместно с региональными органами власти выйти с предложением о снижении тарифов на доставку железнодорожным транспортом рыбопродукции из приморских регионов к местам потребления продукции,

ввести практику ознакомления и учета мнения по вновь вводимым законодательными актам ассоциации и союзы рыбаков приморских регионов, с тем, чтобы избежать ошибок в принятии управленческих решений.

2. Выступить с инициативой:

создания на базе диспетчерской, администрации рыбного порта и рыболовных компаний постоянно действующего органа по выгрузке судов в порту, организации заказа железнодорожного и автомобильного транспорта для вывоза рыбопродукции из Мурманска,

внесения в порядок проведения торгов по продаже акций ОАО ММРП положения о сохранении основных функций рыбного порта в случае приобретения полного пакета акций,

с целью загрузки рыбоперерабатывающих предприятий Мурманской области предложить законодательным и исполнительным органам власти Мурманской области законодательно поддержать предприятия по переработке донных пород рыбы, доставляемых в порт Мурманск.

Председатель — В.П. Касаткин

Секретарь — Л.А. Козловская

ВЕРНО

Зам. председателя Правления

В.Ф. Никитин

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ от 17 декабря 2007 г. № 189

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии со статьей 19 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5557) приказываю:

1. Утвердить прилагаемый перечень портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации.

2. Установить, что:

администрациями морских портов взимается корабельный сбор;

ФГУП "Росморпорт" взимаются канальный, навигационный, маячный, лоцманский, ледокольный, экологический сборы.

Министр
И.Е. ЛЕВИТИН

ПЕРЕЧЕНЬ ПОРТОВЫХ СБОРОВ, ВЗИМАЕМЫХ В МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1. Архангельск — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, ледокольный сборы.

2. Игарка — корабельный сбор.

3. Кандалакша — корабельный, лоцманский, маячный сборы.

4. Мезень — корабельный, канальный, лоцманский, маячный сборы.

5. Мурманск — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.

6. Нарьян-Мар — корабельный, канальный, лоцманский, маячный сборы.

7. Онега — корабельный, канальный, лоцманский, маячный сборы.

8. Выборг — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, ледокольный, экологический сборы.

9. Высоцк — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, ледокольный, экологический сборы.

10. Санкт-Петербург — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический, ледокольный сборы.

11. Приморск — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, ледокольный сборы.

12. Усть-Луга — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, ледокольный сборы.

13. Калининград — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический сборы.

14. Ейск — корабельный, лоцманский, маячный, канальный, ледокольный сборы.

15. Кавказ — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.

16. Новороссийск — корабельный, маячный, навигационный, лоцманский, экологический сборы.

17. Сочи — корабельный, маячный, навигационный, лоцманский, экологический сборы.

18. Таганрог — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, экологический, ледокольный, навигационный сборы.
19. Темрюк — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
20. Туапсе — корабельный, канальный, маячный, навигационный, экологический, лоцманский сборы.
21. Геленджик, Анапа — корабельный, лоцманский, маячный сборы.
22. Астрахань — корабельный, канальный, лоцманский, навигационный, ледокольный, экологический сборы.
23. Оля — корабельный, канальный, лоцманский, навигационный, ледокольный сборы.
24. Анадырь — корабельный, лоцманский, навигационный, маячный сборы.
25. Александровск-Сахалинский — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
26. Бошняково — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
27. Ванино — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический, ледокольный сборы.
28. Владивосток — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический сборы.
- Перегрузочные комплексы Большой Камень, Чажма порта Владивосток — корабельный сбор.
29. Восточный — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический сборы.
30. Де-Кастри — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
31. Корсаков — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
- Перегрузочный комплекс "Витязь" порта Корсаков — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
32. Красногорск — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
33. Магадан — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический, ледокольный сборы.
34. Находка — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический сборы.
35. Находка-нефтепорт — корабельный, навигационный, экологический, лоцманский сборы.
36. Николаевск-на-Амуре — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
- Перегрузочный комплекс Мыс Лазарева порта Николаевск-на-Амуре — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
37. Ольга и перегрузочные комплексы Пластун, Светлая, Рудная Пристань — корабельный, маячный, навигационный сборы.
38. Певек — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
39. Петропавловск-Камчатский — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
40. Поронайск — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
41. Посьет — перегрузочный комплекс Славянка, Зарубино — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
42. Провидения — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический сборы.
43. Советская Гавань — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
44. Углегорск — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
45. Холмск — корабельный, канальный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.

- 46. Шахтерск — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
- 47. Эгвекино — корабельный, лоцманский, маячный, навигационный сборы.
- 48. Москальво — корабельный, маячный сборы.
- 49. Прочие порты Северного бассейна — корабельный, лоцманский, маячный сборы.
- 50. Прочие порты Арктического и Дальневосточного бассейна — корабельный, лоцманский, маячный сборы.
- 51. Прочие порты Балтийского бассейна — корабельный, лоцманский, маячный сборы.
- 52. Прочие порты Черноморско-Азовского бассейна — корабельный, лоцманский, маячный сборы.
- 53. Прочие порты Каспийского бассейна — корабельный, лоцманский, маячный сборы.

**Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 20 декабря 2007 г.
№ 522-т/1 г. Москва "Об утверждении ставок портовых сборов и правил их
применения в морских портах Российской Федерации"**

Опубликовано 29 декабря 2007 г.

Зарегистрирован в Минюсте РФ 26 декабря 2007 г. Регистрационный N 10828

В соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 N 147-ФЗ "О естественных монополиях" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 34, ст. 3426; 2001, N 33 (часть 1), ст. 3429; 2002, N 1 (часть 1), ст. 2; 2003, N 2, ст. 168; N 13, ст. 1181; 2004, N 27, ст. 2711; 2006, N 1, ст. 10; N 19, ст. 2063; 2007, N 1 (часть 1), ст. 21; N 43, ст. 5084; N 46, ст. 5557), на основании Положения о Федеральной службе по тарифам, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 N 332 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 29, ст. 3049; 2006, N 3, ст. 301; 2006, N 23, ст. 2522; N 48, ст. 5032; N 50, ст. 5354; 2007, N 16, ст. 1912; N 25, ст. 3039; N 32, ст. 4145), обращений Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального государственного унитарного предприятия "Росморпорт" и протокола Правления ФСТ России от 20 декабря 2007 г. N 59-т **приказываю:**

1. Утвердить ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации согласно приложению 1.

2. Установить, что ФГУ "Администрация морского порта Новороссийск", ФГУ "Администрация морского порта Таганрог", ФГУ "Администрация морского порта Туапсе", ФГУ "Администрация морских портов Тамани", ФГУ "Администрация морского порта Ейск", ФГУ "Администрация морских портов Выборг и Высоцк", ФГУ "Администрация морского порта Санкт-Петербург", ФГУ "Администрация морского порта Калининград", ФГУ "Администрация морского порта Астрахань", ФГУ "Администрация морского порта Архангельск", ФГУ "Администрация морского порта Мурманск", ФГУ "Администрация морского порта Восточный", ФГУ "Администрация морского порта Ванино", ФГУ "Администрация морского порта Владивосток", ФГУ "Администрация морского порта Магадан", ФГУ "Администрация морского порта Находка", ФГУ "Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский", ФГУ "Администрация морских портов Чукотки", ФГУ "Администрация морских портов Сахалина" взимают ставки корабельного сбора в морских портах Российской Федерации согласно приложению 1.

3. Установить, что ФГУП "Росморпорт" взимает ставки канального, лоцманского, маячного, навигационного, экологического и ледокольного сборов в морских портах Российской Федерации согласно приложению 1.

4. Утвердить Правила применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации согласно приложению 2.

5. Установить, что ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации являются предельно максимальными.

6. Предоставить администрациям морских портов и ФГУП "Росморпорт" право применять ставки портовых сборов на уровне или ниже предельного максимального уровня.

7. Настоящий приказ вступает в силу в установленном порядке.

**Руководитель
Федеральной службы по тарифам**

С.Г. Новиков

Правила применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации

I. Общие положения

1.1. Ставки портовых сборов (сборов с судов) применяются для расчетов за услуги по использованию инфраструктуры, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морских портах (перегрузочных комплексах) Российской Федерации.

1.2. Портовые сборы оплачивают российские и иностранные суда, заходящие в порт, выходящие из порта, а также суда, проходящие акваторию порта транзитом.

1.3. Ставки сборов с судов в морских портах Российской Федерации установлены для российских и иностранных судов в заграничном плавании, для российских и иностранных судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов:

1.3.1. все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных;

1.3.2. накатные, наплавные суда и контейнеровозы;

1.3.3. наливные суда.

1.4. Тип судна и его специализация определяются судовыми документами.

1.5. Национальная принадлежность судна при оплате портовых сборов определяется флагом, под которым оно плавает, независимо от того, в чьей собственности или управлении оно находится. Национальная принадлежность барже-буксирного состава определяется флагом самоходной части состава.

1.6. Ставки портовых сборов установлены в рублях.

1.7. Ставки портовых сборов с судов установлены за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в Международном Мерительном (классификационном) свидетельстве судна, в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (Лондон, 23 июня 1969 года).

Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в Мерительном свидетельстве.

При отсутствии сведений в Мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9.

Для расчета портовых сборов пассажирское судно валовой вместимостью более 40000 GT считается равным валовой вместимости 40000 GT.

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

1.8. Портовые сборы при входе судна в порт оплачиваются по рейсу, каким судно вошло в порт. При выходе судна из порта сборы с судов оплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта. Экологический сбор оплачивается по рейсу (каботажному или заграничному), каким судно вошло в порт.

Судно, поданное в порт в балласте, оплачивает портовые сборы (в том числе и экологический сбор) по рейсу, для выполнения которого оно подано. Судно, выходящее из порта в балласте, оплачивает портовые сборы по рейсу, которым оно вошло в порт.

Судно, заходящее в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, а также проходящее акваторию порта транзитом, оплачивает портовые сборы по ставкам рейса (каботажного или заграничного), исходя из последнего порта (российского или иностранного) захода судна.

Сборы с судов, заходящих в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, проходящих акваторию порта транзитом (кроме навигационного сбора для транзит-

ных судов), за исключением случаев, оговоренных в п.п. 1.12, 1.14, оплачиваются с применением коэффициента 0,5.

1.9. Валовая вместимость барже-буксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов при расчете сборов (кроме экологического сбора) определяется как сумма валовых вместимостей всех элементов составных плавучих объектов. При расчете экологического сбора учитывается только валовая вместимость самоходной части составного объекта.

1.10. Портовые сборы с лихтеровоза, производящего грузовые операции с лихтерами на внешнем и внутреннем рейде, рассчитываются с суммарной валовой вместимости лихтеров, сданных лихтеровозом при входе в порт и принятых им при выходе из порта.

1.11. От оплаты всех портовых сборов освобождаются:

- 1) учебные и учебно-тренажерные суда;
- 2) учебно-производственные суда, находящиеся на балансе учебных заведений морского и речного транспорта;
- 3) суда, предназначенные для выполнения государственных надзорных и контрольных функций;
- 4) служебно-вспомогательные и технические суда, суда портофлота, работающие в пределах акватории и оборудованных якорных стоянок одного порта или смежных акваторий нескольких портов;
- 5) российские военные корабли и военно-вспомогательные суда;
- 6) госпитальные суда;
- 7) аварийно-спасательные суда, в том числе суда, предназначенные для ликвидации разливов нефти;
- 8) ледоколы;
- 9) гидрографические суда;
- 10) экскурсионные и прогулочные суда прибрежного плавания.

1.12. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского сбора, освобождаются:

- 1) научные и исследовательские суда;
- 2) спортивные, прогулочные и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 кВт;
- 3) иностранные военные корабли;
- 4) суда, проходящие ходовые испытания;
- 5) суда, осуществляющие перевозки пассажиров между рейдом и причалами порта.

1.13. Суда, перечисленные в пунктах 1.11 и 1.12 (кроме подпункта 5), не освобождаются от оплаты портовых сборов, если они производят грузовые и пассажирские операции, а также буксировку между портами, не имеющими смежных акваторий.

1.14. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского и навигационного (СУДС) сборов, освобождаются:

1) суда, приходящие с моря на внешний рейд порта и уходящие с него в море, без выполнения на рейде каких-либо операций;

2) суда, заходящие в порт вынужденно, в связи с угрозой безопасности продолжения плавания, жизни или здоровью команды и пассажиров, без производства в порту грузовых и пассажирских операций;

3) суда, заходящие в порт для аварийного ремонта без производства в порту грузовых и пассажирских операций.

1.15. Суда, выходящие из порта по решению портовых властей и для производства девиационных работ, с последующим возвращением в порт, освобождаются от повторной оплаты портовых сборов, кроме лоцманского сбора.

1.16. Приведенные ставки сборов с судов являются базовыми, к которым применяются коэффициенты, указанные в настоящих Правилах и особенностях применения ставок портовых сборов. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

II. Канальный сбор

2.1. Канальный сбор взимается за прохождение судна по каналу при входе в порт и выходе из порта, или проходе акватории порта транзитом.

2.2. Пассажирские суда канальный сбор оплачивают полностью в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда (кроме судов каботажных рейсов) оплачивают канальный сбор с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый вход в порт и выход судна из порта.

III. Корабельный сбор

3.1. Корабельный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта.

3.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса корабельный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с коэффициентом 0,5 к установленным ставкам.

3.3. Пассажирские суда корабельный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

3.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам корабельного сбора применяется коэффициент 0,8.

3.5. Транзитные суда освобождаются от оплаты корабельного сбора.

IV. Ледокольный сбор

4.1. Ледокольный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

4.2. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам ледокольного сбора применяется коэффициент 0,8.

4.3. От оплаты ледокольного сбора освобождаются:

а) суда с ледовым классом ЛУ7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим ему классам других классификационных обществ);

б) пассажирские суда.

4.4. При объявлении капитаном порта зимней (летней) навигации ранее установленного срока, а также при продлении ее срока, ледокольный сбор оплачивается по соответствующей ставке с даты объявления до даты окончания (включительно) соответствующего периода навигации.

V. Лоцманский сбор

5.1. Лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна по подходным каналам и фарватерам (внепортовая проводка) и лоцманскую проводку на внутренней акватории порта (внутрипортовая проводка).

5.2. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

5.3. При внепортовой проводке судов (кроме спортивных и маломерных судов) лоцманский сбор оплачивается за каждую милю проводки. Неполная миля считается за полную.

5.4. При внутрипортовой проводке лоцманский сбор оплачивается за каждую операцию внутрипортовой проводки судна. Самостоятельной операцией внутрипортовой проводки является:

1) проводка судна по внутренней акватории порта с последующей постановкой на якорь, швартовные бочки или швартовкой к причалу при входе судна в порт;

2) отшвартовка судна от причала с последующей его проводкой по внутренней акватории порта при выходе судна из порта;

3) отшвартовка судна от причала или швартовка судна к причалу при его перестановке между причалами, внутренними рейдами, причалами и внутренним рейдом;

4) ввод или вывод судна из дока.

При внутрипортовой проводке с выходом судна на канал или фарватер дополнительно взимается лоцманский сбор по ставке внепортовой проводки за каждую милю проводки.

5.5. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

5.6. Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 GT (кроме спортивных и маломерных судов) считается равным судну валовой вместимостью 1400GT.

5.7. При перетяжке судна вдоль причала с лоцманом на борту на расстояние менее длины судна лоцманский сбор оплачивается по ставкам внутривертевой проводки с коэффициентом 0,5.

5.8. При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, оплачивается 50% лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман.

VI. Маячный сбор

6.1. Маячный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

VII. Навигационный сбор

7.1. Навигационный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом. Для судов, проходящих акваторию порта транзитом, установлена ставка - навигационный сбор (СУДС).

7.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса навигационный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

7.3. Пассажирские суда навигационный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года по ставке навигационного сбора при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда навигационный сбор оплачивают по ставке навигационного сбора (СУДС) за каждый вход в порт и выход судна из порта.

7.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам навигационного сбора применяется коэффициент 0,8.

VIII. Экологический сбор

8.1. Экологический сбор взимается в портах, располагающих техническими средствами для приема с судов всех видов предъявляемых судовых отходов без каких-либо ограничений (за исключением балластных вод) за все время нахождения в порту.

Экологический сбор включает оплату всех операций, связанных с приемом судовых отходов (подача и уборка плавсредств, предоставление контейнеров и других емкостей для сбора мусора, перегрузочные операции, шланговка, отшланговка и др.).

Судно, не сдавшее судовые отходы, от оплаты экологического сбора не освобождается.

8.2. Для судов, оснащенных природоохранным оборудованием и использующих его для утилизации всех видов судовых отходов и загрязнений, и имеющих соответствующие свидетельства о предотвращении загрязнения моря нефтью, сточными водами и мусором, к ставкам экологического сбора применяется коэффициент 0,5.

8.3. От оплаты экологического сбора освобождаются:

- 1) суда, заходящие в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций;
- 2) суда, осуществляющие грузовые или другие операции только на внешнем рейде порта;
- 3) несамоходные суда;
- 4) транзитные суда;
- 5) пассажирские суда.

**ООО "МОРСКИЕ
ЛОЦМАНЫ ТУАПСЕ"**

Краснодарский край,
352800 г.Туапсе, ул.Горького, 2.
Тел. (86167) 71-4-24, 71-5-89
Факс: 71-2-76
E-mail: pilottuapse@mail.ru,
pilottuapse@rambler.ru
ОКПО 73196927, ОГРН 1042313059689
ИНН/КПП 2322028413/232201001
от 23.01.2008 № 1/10
на № _____ от _____ 200_ г.

**РУКОВОДИТЕЛЮ
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНСТВА
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
ДАВИДЕНКО А.А.**

**РУКОВОДИТЕЛЮ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ТАРИФАМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

НОВИКОВУ С.Г

Туапсинская лоцманская служба, независимо от ее правового статуса, является неотъемлемой частью общегосударственной системы обеспечения безопасности мореплавания, охраны окружающей среды и спасения человеческой жизни на море.

Выполнение всех этих функций требует соблюдения условий необходимого технического обеспечения в средствах доставки лоцманов, технической оснастке лоцманской станции и, самое главное, в подборе и обучении квалифицированных кадров лоцманского состава.

29 декабря 2007 года "Российская газета" опубликовала приказ Министерства транспорта РФ от 17 декабря 2007 г. № 189 "Об утверждении перечня портовых сборов в морских портах Российской Федерации" и приказ Федеральной службы по тарифам РФ от 20 декабря 2007 г. № 522-т/1 "Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации".

Если в приказе Минтранса России № 189 в перечне портовых сборов по порту Туапсе указан лоцманский сбор, то в приказе № 522-т/1 ставки лоцманского сбора по порту Туапсе отсутствуют. В сложившейся ситуации ООО "МЛТ", не имея ни какой альтернативы вынуждено взимать лоцманский сбор по ставкам, разработанным Департаментом морского транспорта Минтранса и утвержденным Министерством экономики Российской Федерации в 1995 г., которые при сравнительном анализе уступают вновь принятым.

В связи с этим просим Вашего содействия в скорейшем принятии решения по установлению ставок лоцманского сбора в п. Туапсе, в свою очередь мы готовы предоставить все необходимые материалы. Также просим Вас учесть сложность лоцманской проводки в Туапсе при возникающих особо опасных гидрометеорологических явлениях, из-за которых порт Туапсе не является портом-убежищем.

С уважением,
Генеральный директор ООО
"Морские лоцманы Туапсе":

В.В. Марусин

Пояснительная записка

По ставкам от 1995 года (старые) лоцманский сбор взимался в таком порядке:

	до 1.09.06	после
1. внепортовая проводка	0.0023 \$	$0.0023 \times 2 = 0.0046$
2. внутрипортовая	0.0060	0.0060
лоц.сбор	0.0083	0.0106

Лоц.сбор взимается за 1 куб.м. условного объема судна (V). $V = L \times B \times H$, где
L — длина судна; B — ширина судна; H — высота борта.

При внутрипортовой проводке лоц.сбор взимается за операцию.

При внепортовой проводке лоц. сбор взимается за каждую милю проводки по фарватеру или каналу (до 1.09.06 она равнялась 0,5 мили, мы увеличили до 1,5 мили, согласно "Обязательных постановлений по порту"). Неполная миля проводки считается за полную. Судно с условным объемом менее 5000 куб. м. считается равным 5000 куб. м.

По новым ставкам (опубликованы 29.12.2007 г. в издании "Российская газета") изменилась методика расчета: Ставки портовых сборов с судов установлены за единицу валовой вместимости судна (GT).

К примеру после введения с 14.01.08 г. новых ставок лоцманский сбор с судов в частной лоцманской службе п. Новороссийск уменьшился на 10%.

По морской администрации и ФГУП "РОСМОРПОРТ" портовые сборы (корабельный; канальный, навигационный, маячный, ледакольный, экологический и лоцманский) увеличились в общем на 15 %.

В нынешней ситуации, используя "старые" ставки мы получаем:

$$0.0106 \$ \times 24.5 \text{ р.} = 0.26 \text{ р.} — \text{тарифная ставка умножимая на } V$$

В новом варианте предложено умножать ставку на **GT**, но эта условная величина в среднем по разным типам судов **меньше условного объема в четыре раза**.

В Новороссийске ставка лоцманского сбора увеличилась в 3,5 раза (с 0,196 р. до 0,69 р.), но с учетом изменения расчетов сбор уменьшился на 10%.

По "старым" ставкам, разработанным Департаментом морского транспорта и утвержденным Минэкономразвития России ставки лоцманского сбора были одинаковы в таких портах, как Туапсе, Архангельск, Владивосток, Находка.

При соблюдении паритета соответствующих ставок в порту Туапсе с вышеуказанными портами сумма лоц.сбора увеличится в среднем на 15%.

Вид проводки	Наливные суда	Все остальные суда
внепортовая	$0.22 \times 2 = 0.44 \text{ р.}$	$0.20 \times 2 = 0.40 \text{ р.}$
внутрипортовая	0.69	0.63
Ставка лоц. сбора	1.13	1.03

Эти ставки можно принять как минимальные при обосновании по требованию ФСТ РФ для взимания лоцманского сбора в п. Туапсе.

ПРЕЗИДИУМ ВЫСШЕГО АРБИТРАЖНОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 25 сентября 2007 г. № 4566/07

Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в составе:
председательствующего — первого заместителя Председателя Высшего Арбитражно-
го Суда Российской Федерации Валявиной Е.Ю.;

членов Президиума: Витрянского В.В., Вышняк Н.Г., Завьяловой Т.В., Иванниковой
Н.П., Исайчева В.Н., Козловой А.С., Маковской А.А., Муриной О.Л., Першутова А.Г.,
Юхнея М.Ф.

рассмотрел заявление Инспекции Федеральной налоговой службы по городу Северодвинску Архангельской области о пересмотре в порядке надзора решения Арбитражного суда Архангельской области от 6.07.2006 по делу № А05-10597/05-20, постановления Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 12.10.2006 и постановления Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 15.01.2007 по тому же делу.

В заседании приняли участие представители заявителя — Инспекции Федеральной налоговой службы по городу Северодвинску Архангельской области — Будыка И.Н., Воробьева О.В., Мартынов Д.В.

Заслушав и обсудив доклад судьи Муриной О.Л., а также объяснения присутствующих в заседании представителей участвующих в деле лиц, Президиум установил следующее.

Инспекция Федеральной налоговой службы по городу Северодвинску Архангельской области (далее — инспекция) обратилась в Арбитражный суд Архангельской области с заявлением о взыскании в бюджет с федерального государственного унитарного предприятия "Производственное объединение "Северное машиностроительное предприятие" (далее — предприятие) 9694385 рублей налоговых санкций.

Предприятием заявлен встречный иск о признании недействительным решения инспекции от 12.07.2005 № 21/2028, а также требований от 13.07.2005 № 51509, 21/51509/МО, 21/51509/ОС, 21/51509/ЗА, 21/51509/МУР, 21/51509/СО, 21/51509/МУ, 871, 21871/МО, 21/871/ОС, 21/871/ЗА, 21/871/МУР, 21/871/СО, 21/871/МУ.

Решением суда первой инстанции от 6.07.2006 заявления инспекции и предприятия удовлетворены в части: с предприятия взыскано 250 000 рублей штрафов, решение инспекции от 12.07.2005 № 21/2028 и требования от 13.07.2005 № 51509 и № 871 признаны недействительными частично.

Постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 12.10.2006 решение суда оставлено без изменения.

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа постановлением от 15.01.2007 названные судебные акты оставил без изменения.

В заявлении, поданном в Высший Арбитражный Суд Российской Федерации, о пересмотре в порядке надзора названных судебных актов в части признания недействительным эпизода, изложенного в пункте 2.11.5.4 акта выездной налоговой проверки, касающегося доначисления налога на добавленную стоимость, начисления пеней, взыскания штрафа, инспекция приводит доводы о неправомерном использовании налоговой льготы, предусмотренной подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации и ссылается на нарушение единообразия в толковании и применении арбитражными судами норм налогового законодательства.

Проверив обоснованность доводов, изложенных в заявлении и выступлении присутствующих в заседании представителей участвующих в деле лиц, Президиум считает, что обжалуемые судебные акты подлежат частичной отмене по следующим основаниям.

Инспекцией проведена выездная налоговая проверка соблюдения предприятием налогового законодательства по вопросу правильности исчисления и уплаты налогов и сборов в 2002—2004 годах.

По результатам этой проверки инспекцией составлен акт от 20.05.2005 № 21/2ДСП, устанавливающий неуплату по ряду налогов в результате занижения налоговой базы, принято решение от 12.07.2005 № 21/2028, которым предприятие привлечено к налоговой ответственности, и выставлены упомянутые требования.

По эпизоду, изложенному в пункте 2.11.5.4 акта выездной налоговой проверки, суды трех инстанций удовлетворили заявленные предприятием требования о признании недействительными названных решения и требований. Спорный вопрос по этому эпизоду состоит в определении правомерности использования предприятием льготы, предусмотренной подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации.

В соответствии с данной нормой от обложения налогом на добавленную стоимость освобождены работы (услуги, включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманская проводка.

Судебные инстанции сочли, что предприятием выполнены условия использования указанной налоговой льготы, так как предприятие и ремонтируемые им суда находятся в акватории порта Северодвинск, что подтверждается схемой разбивки акватории порта, выпиской из Обязательных постановлений морской администрации порта Архангельск (в которой обозначены границы внешнего рейда порта Северодвинск). На этом основании судами отклонены доводы инспекции об отсутствии у предприятия надлежащих документов, подтверждающих правомерность применения данной льготы и сделан вывод о том, что доначисление налога на добавленную стоимость, начисление пеней и взыскание штрафа произведено инспекцией неправомерно.

Между тем позиция судов трех инстанций ошибочна ввиду следующего.

По смыслу нормы, предусмотренной подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации, от налога на добавленную стоимость освобождается реализация услуг (включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания, оказываемых российскими налогоплательщиками в период стоянки этих судов в порту на территории, расположенной в пределах установленной границы порта, при представлении в налоговые органы документов, подтверждающих фактическое оказание услуг по ремонту судов во время их стоянки в порту. Иные услуги по ремонту судов налогом на добавленную стоимость облагаются.

При этом нахождение предприятия на территории порта не является безусловным основанием для признания правомерным использования данной налоговой льготы по налогу на добавленную стоимость.

Не может толковаться как проведение работ по обслуживанию судна ремонт судна, прибывшего на предприятие с целью осуществления ремонта в специализированных доках и на судоверфях, с выводом его из эксплуатации.

Как установлено судами, одним из основных видов деятельности предприятия является строительство и ремонт судов.

В 2002—2003 годах предприятие выполнило работы по ремонту механической части самоходного плашкоута с проведением окрасочных работ по договору с обществом с ограниченной ответственностью "Венавию" на основании заказов № 43987 и № 43907. Ремонт производился в доке специализированного завода предприятия.

Ремонт судна, выполняемый в доках и на судоверфях судоремонтных и судостроительных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по реализации работ по заводскому обслужива-

нию и плановому ремонту предприятие обязано исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке.

Таким образом, судебные инстанции, удовлетворяя заявленное предприятием требование о признании недействительным решения инспекции и выставленных ею требований по эпизоду, изложенному в пункте 2.11.5.4 акта выездной налоговой проверки и касающемуся доначисления налога на добавленную стоимость, начисления пеней и взыскания штрафа, ошибочно сочли действия инспекции в этом отношении неправомерными.

При таких обстоятельствах обжалуемые судебные акты в названной части нарушают единообразие в толковании и применении судами норм права, поэтому согласно пункту 1 статьи 304 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации подлежат отмене.

Учитывая изложенное и руководствуясь статьей 303, пунктом 3 части 1 статьи 305, статьей 306 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации

постановил:

решение Арбитражного суда Архангельской области от 06.07.2006 по делу № А05-10597/05-20, постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 12.10.2006 и постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 15.01.2007 по тому же делу частично отменить.

Отказать в удовлетворении заявления федерального государственного унитарного предприятия "Производственное объединение "Северное машиностроительное предприятие" о признании недействительным решения Инспекции Федеральной налоговой службы по городу Северодвинску Архангельской области от 12.07.2005 № 21/2028 и требований от 13.07.2005 № 51509 и № 871 в части эпизода, изложенного в пункте 2.11.5.4 акта выездной налоговой проверки от 20.05.2005 № 21/2ДСП, касающегося доначисления налога на добавленную стоимость, начисления пеней и взыскания штрафа.

Заявление Инспекции Федеральной налоговой службы по городу Северодвинску Архангельской области о взыскании с федерального государственного унитарного предприятия "Производственное объединение "Северное машиностроительное предприятие" налоговых санкций по эпизоду, изложенному в пункте 2.11.5.4 акта выездной налоговой проверки, удовлетворить.

В остальной части названные судебные акты оставить без изменения.

Председательствующий
Е.Ю. ВАЛЯВИНА



**ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
МИНИСТРА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ
СЛУЖБА МОРСКОГО ФЛОТА**
109012, г. Москва, ул. Рождественка д. 1, стр. 1
Телефон 926-10-00, Факс 926-90-38, 926-91-28
Телетекст 411197 MMF RU, AT/TLX207512 CSSCRU
E-mail: UD@MORFLOT.RU

Руководителям промышленных
Предприятий
(по списку)

От 13.08.02 № ВР-21/3491

На № _____

О налоге на добавленную
стоимость

В связи с поступающими запросами о порядке применения подпункта 23 пункта 2 статьи 149 Налогового Кодекса Российской Федерации в редакции Федерального закона от 29.05.2002 № 57-ФЗ сообщается следующее.

По разъяснению Министерства Российской Федерации по налогам и сборам (письмо от 07.08.2002 № ВГ-15-03.636 в адрес Министерства транспорта России) от налога на добавленную стоимость освобождаются услуги по ремонту морских судов и судов внутреннего плавания, оказываемые российскими налогоплательщиками в период стоянки указанных судов в порту на территории, расположенной в пределах установленной границы порта, при представлении в налоговые органы документов, подтверждающих, что ремонт судов производился во время стоянки в порту. Такие документы уполномочены выдавать администрации морских портов, имеющие соответствующие административно-властные функции.

Порядок оформления этих документов согласуйте с морскими администрациями портов.


В.Рухович



ГУБЕРНАТОР МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

пр. Ленина, д. 75, г. Мурманск, 183006,
тел. (8152) 48-62-01, факс (8152) 45-10-54, 47-65-03, e-mail: obl.admin@murmman.ru

1912-07 № 44-06/3224
на № _____ от _____

Первому заместителю Председателя
Правительства Российской Федерации
С.Б.ИВАНОВУ

Уважаемый Сергей Борисович!

С введением в действие части второй Налогового кодекса Российской Федерации в январе 2001 года судоремонтные предприятия Мурманской области пользовались льготой по налогу на добавленную стоимость (НДС), предусмотренной пп.23 п.2 ст.149 Налогового кодекса Российской Федерации, освобождающей судоремонт от начисления и уплаты НДС. Указанная льгота была предоставлена судоремонтным предприятиям с целью поддержки судоремонта и судовладельцев, а также развития рыбопромышленной отрасли, военной инфраструктуры, торгово-транспортных связей.

До настоящего момента судоремонтные предприятия Мурманской области пользовались данной льготой с учетом изменений в налоговом законодательстве, произошедших в 2002 году, предусматривающих освобождение от НДС работ (услуг, включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманской проводки, на основании справок о нахождении судов в период ремонта в порту Мурманск и «Обязательных постановлений морской Администрации порта Мурманск», введенных в действие с 21.06.1999г.

Однако с момента введения указанной льготы и по настоящее время отсутствует однозначное толкование правовой нормы, закрепившей ее существование.

Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 25.09.2007 № 4566/07 поставило под сомнение возможность применения судоремонтными предприятиями льготы, предусмотренной пп.23 п. 2 ст. 149 НК РФ. Как следует из указанного постановления «по смыслу нормы, предусмотренной подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации, от налога на добавленную стоимость освобождается реализация услуг (включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания, оказываемых российскими налогоплательщиками в период стоянки этих судов в порту на территории, расположенной в пределах установленной акватории порта, при представлении в налоговые органы документов, подтверждающих фактическое оказание услуг по ремонту судов во время их стоянки в порту. Иные услуги по

ремонту судов налогом на добавленную стоимость облагаются. При этом нахождение предприятия на территории порта не является безусловным основанием для признания правомерным использования данной налоговой льготы по НДС. Не может толковаться как проведение работ по обслуживанию судна ремонт судна, прибывшего на предприятие с целью осуществления ремонта в специализированных доках и на судовой поверхности, с выводом его из эксплуатации». Также согласно указанного постановления «ремонт судна, выполняемый в доках и на судовой поверхности судоремонтных и судостроительных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по реализации работ по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятие обязано исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке».

Исполнение налоговыми органами указанного постановления приведет к взысканию с судоремонтных предприятий Мурманской области недоимки по НДС за прошедшие три года и банкротству практически всех судоремонтных предприятий региона.

В связи с низкой конкурентоспособностью отечественного судоремонта в последние годы наметилась тенденция размещения заказов на судоремонт на зарубежных верфях. В настоящее время отрасль испытывает острый дефицит в заказах.

Учитывая позицию, изложенную в вышеназванном постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, введение НДС на судоремонт практически уничтожит судоремонтную отрасль региона.

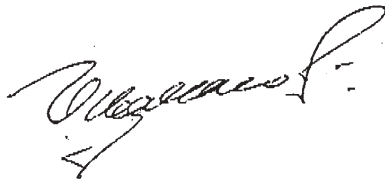
В свете послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 26.04.2007г. и бюджетного послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации о бюджетной политике в 2008-2010 годах о поддержке и развитии отрасли судостроения просим Вас, уважаемый Сергей Борисович, инициировать внесение изменений в Налоговый Кодекс Российской Федерации, которые позволят использовать льготу по НДС всем судоремонтным предприятиям вне зависимости от вида ремонта (доковый, капитальный, средний, текущий, межрейсовый, заводской ремонт), от назначения судов (рыбопромысловые, транспортные суда, дизель-электроходы, танкеры, суда и корабли ВМФ), от места проведения ремонта (заводской док, причал и иные производственные площади предприятия), от применения специализированных средств, от изъятия судов из эксплуатации и без таковой в случае, когда заводские причалы, доки и иные производственные площади предприятия находятся на территории порта или территории, примыкающей к акватории порта.

Приложение: копия постановления Президиума ВАС РФ на 2 л. в 1 экз.

С уважением,

Губернатор

Мурманской области



Ю.Евдокимов

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ
ОБЩЕСТВО

ПРИМОРСКИЙ ЗАВОД

Россия, 692903,
ул. Судоремонтная 23,
г. Находка-3, Приморский край.
Тел: (4236) 62-25-20, 67-09-75
Факс: (4236) 67-09-01
E-mail: primzavod@nakhodka.ru



OPEN JOINT STOCK
COMPANY

PRIMORSKY ZAVOD

Russia, 692903,
23 Sudoremontnaya str,
Nakhodka -3, Primorsky kray.
Tel: (4236) 62-25-20, 67-09-75
Fax: (4236) 67-09-01
E-mail: primzavod@nakhodka.ru

09.01.2008 № 25000 - 02

Первому заместителю
Председателя Правительства РФ
г-ну Д.А. Медведеву

Уважаемый Дмитрий Анатольевич,

В последние год - полтора Ваши коллеги из Правительства РФ неоднократно заявляли о необходимости срочнейшего возрождения судоремонта и судостроения в нашей стране, о скорейшей разработке специальных программ в этой области, о необходимости представления налоговых и других льгот и стимулов компаниям, ремонтирующим и строящим суда морского флота России. Правильные и своевременные заявления! Мы, судоремонтники с 50- летним стажем, полностью их разделяем!

Однако, за последние пятнадцать лет фактически российским правительством не сделано в этой области ничего. Между тем, за последние 10 лет число судоремонтных компаний только в Приморском крае сократилось с десяти до 4 (четырёх!) полудеспособных предприятий, а именно: ОАО «Славянский судоремонтный завод», ОАО «Дальзавод», ОАО «Находкинский судоремонтный завод» и наш ОАО «Приморский завод». С нашей точки зрения, ситуация в приморском судостроении еще более удручающая... Через год поддерживать и стимулировать будет уже некого!.. Во всяком случае у нас, в дальневосточном Приморье.

Несмотря на все трудности и невзгоды, нам удавалось в последние три - четыре года ремонтировать на «Приморском заводе» ежегодно от 85 до 95 единиц среднетоннажного морского флота самого различного назначения - от 1500 до 7000 тонн дедвейтом. При этом чисто судоремонтом занято от 470 до 510 заводчан. В наших условиях, это всё еще большая и могучая производственная сила, уникальный по накопленному опыту и возможностям коллектив! И руководство ОАО «Приморский завод», и наш коллектив судоремонтников до последних дней прошлого года всё ещё оставались осторожными оптимистами. А буквально в последние декабрьские дни 2007 года мы этого чувства лишились!

Дмитрий Анатольевич, понимаем, что обращение к Вам не совсем "по профилю" курируемых Вами вопросов, но Ваш "профильный" коллега г-н С.Б. Иванов на предпоследнем заседании Морской коллегии в порту Восточный под Находкой "ушел" от решения этого вопроса, становящегося для нас буквально судьбоносным! Ситуация складывается таким образом, что если Вы в ближайшие дни не предпримите совершенно

конкретных и решительных шагов в Правительстве в защиту отечественного судоремонта, то к началу марта сего года мы будем вынуждены покончить с судоремонтом на «Приморском заводе» и распустить почти полутысячный коллектив по домам и дачам, т.к. в ближайшие дни наше судоремонтное предприятие будет подвергнуто процедуре банкротства со стороны налоговой инспекции!

Дело в том, что в последние месяцы 2007г. местные налоговые органы, конечно же, с одобрения Москвы, в одностороннем порядке резко поменяли свою позицию и «правила игры» по обложению судоремонтных работ НДС. До сих пор мы совершенно открыто и по наущению тех же налоговых инспекторов в течение четырех лет пользовались льготой на НДС, возникающей из пп.23 п.2 ст.149 Налогового Кодекса РФ, введенного в действие с 01 января 2001 года.

Наш завод начал пользоваться указанной льготой одним из последних в Приморье – только со второй половины 2002г. Первые полтора года мы не могли поверить в чудо! Однако, после выхода соответствующих разъяснений Министерства финансов РФ и налоговых органов, после согласования пакета необходимых документов на каждое ремонтируемое у нас судно с местными портowymi властями и налоговыми органами, мы начали пользование этой льготой. Дальнейшее применение льготы неоднократно подтверждалось налоговыми органами, в том числе, при проведении налоговых проверок! В течение пяти лет мы ежемесячно составляли и отправляли в Налоговый орган Декларации по начислению НДС. Все эти документы беспрепятственно принимались у нас более 60 раз подряд и не вызывали у налоговиков никаких вопросов! Все участники процесса утвердились в том, что деятельность «по судоремонту в порту» льготируется по НДС.

В 2007 году позиция налоговых органов изменилась вдруг на противоположную – судоремонтные заводы не имеют права на льготу по НДС! При этом, никаких изменений в налоговое законодательство в части пп.23 п.2 ст.149 НК РФ не вносилось и изменение позиции налоговых органов основано только на «новом толковании» ими действующих норм налогового законодательства, имевших однозначную и признанную до этого налоговыми органами практику применения.

Теперь налоговики «рассуждают» примерно таким образом. Судоремонтные заводы выполняют «крупные текущие» и «капитальные» ремонты судов, заводы используют при выполнении таких работ крупные гидротехнические сооружения – «судоремонтные причалы», а также крупные сооружения – «плавучие доки» – теперь, по мнению налоговиков, на такие крупные судоремонтные работы льготы по НДС нет! Мы спрашиваем налоговиков, а какие же судоремонтные работы льготируются? Они отвечают еще менее внятно: все остальные «мелкие», «межрейсовые», когда судно стоит «не у причала, а на плаву» и т.д. Кем же выполняются такие работы, если не судоремонтными заводами, спрашиваем мы? Кого же захотел облагодетельствовать законодатель? Уж не «дикие» ли бригады, которые не имеют «ни родины, ни флага», ни основных средств и базируются по гаражам и пр.? Так они в льготах не нуждаются! Ведь они вообще налоги не платят! На такие вопросы у налоговиков нет ответов... Они говорят примерно следующее: «Мы весь абсурд ситуации понимаем, но нас заставляют вас уничтожить, мы это и делаем!»

С середины 2007г. в отношении нашего предприятия и других судоремонтных предприятий Приморского края соответствующими Инспекциями Федеральной Налоговой службы РФ начаты камеральные и выездные налоговые проверки. Результатом проверок является отказ в применении льготы по НДС на судоремонтные работы, доначисление суммы НДС, а также пеней и штрафов за его

несвоевременную уплату, в том числе, и «задним числом» - за 2005 – 2006гг. Так, нам результат «проверок» был объявлен 29.12.07 – около 35 млн. руб.! В ближайшее время нам будет «доначислен» также НДС за 2007 г. – вероятно, еще около 20 млн. рублей.

Для нашего судоремонтного предприятия с ежегодным оборотом около 130 млн. руб. этот результат означает только одно – банкротство! Но за что нас так жестоко наказывает наше родное государство? Только за то, что в 2001 – 2002гг. какие-то чиновники читали соответствующий пункт Налогового Кодекса так, а теперь, в 2007г. – иначе! Страдаем же мы – добросовестные налогоплательщики!!!

Просим Вас вмешаться в ситуацию и защитить интересы судоремонтного бизнеса – нашего завода и наших коллег! Разобраться с чиновниками, которые позволяют себе «интерпретировать» пункты Налогового Кодекса в начале «так», а потом – «иначе»! Если Минфин РФ, а также другие министерства и ведомства, курируемые Вами, сочтут, что российский судоремонт за последние годы окреп, разжирел и растёт безмерно, то тогда можно будет отменить льготу на НДС на судоремонтные работы цивилизованно, например, с 01.02.08. Если же возобладает другая, реалистическая точка зрения в отношении сегодняшнего состояния дел в судоремонте, то было бы рационально сохранить эту льготу, ещё на определённый срок!

В любом случае, необходимо запретить ФНС РФ доначислять и взыскивать НДС на судоремонтные работы с судоремонтных предприятий за несколько лет «задним числом»! Это конец для отечественного судоремонта!

Надеемся на Вас.



С уважением,

Н.И. Заварзин,
Генеральный директор



Ассоциация судоремонтных заводов

125993 г. Москва, ул. Петровка, д. 3/6

Телефоны: 407-97-28
626-98-60

Факс: 407-97-28
e-mail: haskells@mail.ru

16.01.2008 — АСЗ-Д-047

н.з.

Председателю Комиссии Совета
Федерации Федерального Собрания
Российской Федерации по
национальной морской политике,
Члену Совета Федерации
Попову В.А.

Уважаемый Вячеслав Алексеевич!

С введением в действие части второй Налогового Кодекса РФ в январе 2001 г. все судоремонтные предприятия страны, находящиеся на территории и акватории в пределах установленных границ морских портов, пользовались нормой касательно налога на добавленную стоимость, предусмотренной пп. 23 п. 2 ст. 149 Налогового Кодекса РФ, освобождающей от налогообложения НДС «работы (услуги) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания (лоцманская проводка, все виды портовых сборов, услуги судов портового флота, ремонтные и другие работы (услуги))».

Указанная норма была предусмотрена законодателем с целью поддержки развития отечественного транспортного, рыболовного флотов и судоремонтных предприятий. Введение этой нормы позволило расширить объем судоремонтных услуг за счет возвращения российских судов на отечественные судоремонтные предприятия.

До настоящего момента судоремонтные предприятия пользовались данной нормой с учетом изменений в налоговом законодательстве, произошедших в 2002 г., когда пп. 23 п. 2 ст. 149 НК РФ стал предусматривать освобождение от НДС «работ (услуг, включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманской проводки», на основании справок о нахождении судов в период ремонта в порту.

К сожалению, с момента введения указанной нормы и по настоящее время отсутствует однозначное её толкование, что вызывает многочисленные судебные разбирательства между судоремонтными предприятиями и налоговыми органами.

Налоговые органы полагают, что работы по заводскому и доковому ремонту судов не относятся к работам по обслуживанию судов, освобождаемых от обложения налогом на добавленную стоимость на основании подпункта 23 пункта 2 статьи 149 НК РФ, что эта норма не распространяется на услуги по обслуживанию военных кораблей в период их стоянки в порту.

Минфин РФ считает, что услуги по ремонту судов, выполняемые судоремонтными заводами у заводских причалов облагаются налогом на добавленную стоимость, но в случаях, когда заводские причалы расположены на территории и

акватории в пределах установленных границ морских портов, при представлении в налоговые органы документов, подтверждающих фактическое оказание услуг по ремонту судов во время их стоянки в порту, освобождение от налогообложения налогом на добавленную стоимость работ (услуг) по ремонту судов, выполняемых судоремонтными заводами у таких причалов, правомерно.

Судебные инстанции, поддерживая налогоплательщиков-судоремонтные предприятия, считали, что в пп. 23 п. 2 ст. 149 НК РФ в редакции, действовавшей в 2001г. не уточнены виды ремонтных работ, подпадающих под действие льготы: текущие, капитальные; условия их проведения (с выводом судна из эксплуатации или без такового); место проведения (порт, завод, док и т.д.), длительность их выполнения, поэтому в соответствии с положениями пунктов 6 и 7 статьи 3 НК РФ, согласно которым акты законодательства о налогах и сборах должны быть сформулированы таким образом, чтобы каждый точно знал, какие налоги, когда и в каком порядке он должен платить, что все неустранимые сомнения, противоречия и неясности актов законодательства о налогах и сборах толкуются в пользу налогоплательщика, и выносили судебные акты в пользу судоремонтных предприятий.

Однако Постановление Президиума ВАС РФ от 25.09.2007 г. № 4566/07 поставило под сомнение возможность применения судоремонтными предприятиями нормы, предусмотренной пп. 23 п. 2 ст. 149 НК РФ. Как следует из указанного Постановления ВАС РФ, нахождение судоремонтного предприятия на территории и акватории в пределах установленных границ морского порта не является безусловным основанием для признания правомерным использования нормы, освобождающей от начисления и уплаты НДС работы (услуги, включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах.

По мнению Президиума ВАС РФ, не может толковаться как проведение работ по обслуживанию судна, ремонт судна, прибывшего на предприятие с целью осуществления ремонта в специализированных доках и на судовой поверхности, с выводом его из эксплуатации. Постановление устанавливает, что «ремонт судна, выполняемый в доках и на судовой поверхности судоремонтных и судостроительных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по реализации работ по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятие обязано исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке».

Таким образом, по мнению Президиума ВАС РФ, практически все виды услуг по ремонту судов, осуществлявшиеся судоремонтными предприятиями, расположенными на территории и акватории в пределах установленных границ морских портов, не подлежат освобождению от налогообложения НДС в соответствии с пп. 23 п. 2 ст. 149 Налогового Кодекса и использование этой нормы признано неправомерным.

Над судоремонтными предприятиями всех ведомств и всех форм собственности, находящимися на территории и акватории в пределах установленных границ морских портов, с выходом этого Постановления Президиума ВАС РФ нависла угроза, что в случае проведения выездных проверок налоговой инспекцией, которая, как и арбитражные суды, неизбежно будет руководствоваться указанным Постановлением, судоремонтные предприятия обяжут оплатить НДС, штрафы и пени за неполную и несвоевременную уплату НДС за прошедшие 2-3 года, что однозначно приведет к банкротству предприятий, а их работники останутся без работы.

Кроме того, судоремонтные предприятия России станут неконкурентно способными на мировом рынке судоремонта, так как в связи с возрастанием стоимости ремонта судов на 18% НДС судовладельцы будут свои суда ремонтировать и строить за рубежом. Как следствие, существенные потери понесет и бюджет страны, в том числе и за счет удорожания ремонта военных кораблей и судов, принадлежащих федеральным ведомствам.

Данная ситуация возникла из-за того, что в свое время законодатель четко не обозначил, каким субъектам предпринимательства предназначается эта правовая норма, а также не пояснил понятия «акватория порта», «судоремонтные услуги», в отношении какого вида ремонтных работ (ремонт доковый, средний, текущий, межрейсовый) подлежит применению норма освобождающая от налогообложения НДС, подлежат ли обложению НДС ремонтные работы вне зависимости от характера и вида ремонтных работ, вне зависимости от того, где они производятся – в доке или у причалов, с применением специализированных средств или без таковых.

В свете поставленных в Послании Президента РФ Федеральному Собранию РФ от 26.04.2007 г. и бюджетного Послания Президента РФ Федеральному Собранию РФ о бюджетной политике в 2008-2010 годах задач поддержки и развития отрасли судостроения Ассоциация судоремонтных заводов убедительно просит Вас инициировать внесение изменений в Налоговый Кодекс Российской Федерации, которые позволят использовать норму касательно налога на добавленную стоимость, предусмотренную пп. 23 п. 2 ст. 149 Налогового Кодекса РФ, освобождающую от налогообложения НДС, всем судоремонтным предприятиям вне зависимости от вида ремонта, от назначения судов и других плавучих средств (в том числе судов и кораблей ВМФ и ФСБ), от места проведения ремонта, от применения специализированных средств (док, стапель, слип), от вывода судов из эксплуатации и без такового в случае, когда заводские причалы, доки и иные производственные площади предприятия находятся на территории и акватории в пределах установленных границ порта.

С глубоким уважением,

Президент Ассоциации судоремонтных заводов

Н.М. Вихров



ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
КОМИССИЯ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКЕ

103426, Москва, Б.Дмитровка, 26

«14» сентября 2008 г.

№ 3.27-19/86

Члену Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике

В.А. ПЕТРОВУ

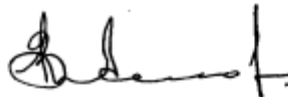
Уважаемый Владимир Анатольевич!

В адрес Комиссии поступило обращение генерального директора ОАО «Приморский завод» Заварзина Н.И. по вопросу отмены освобождения от налогообложения услуг по ремонту судов, предусмотренных подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации.

Прошу Вас рассмотреть указанное обращение, дать оценку правомочности отказа в применении льгот по НДС, доначислению суммы НДС, а также пеней штрафов в части операций по ремонту судов по ранее поданным и принятым налоговым декларациям по налогу на добавленную стоимость и подготовить предложения по дальнейшим действиям Комиссии в целях решения данной проблемной ситуации.

Приложение: на 3 л.

Председатель Комиссии



В.А. Попов

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
**КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО БЮДЖЕТУ**

103426, Москва, Б.Дмитровка, 26

«16» июня 2008 г.

№ _____

РЕШЕНИЕ

**по вопросу «О порядке применения подпункта 23
пункта 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса
Российской Федерации в части работ (услуг) по ремонту судов»**

Рассмотрев и обсудив на расширенном заседании Комитета Совета Федерации по бюджету с участием Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике, руководителей федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации, а также представителей Экспертного совета в области судостроения, кораблестроения, судоремонта Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике и ряда директоров судоремонтных заводов России вопрос «О порядке применения подпункта 23 пункта 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации (далее – Кодекс) в части работ (услуг) по ремонту судов», Комитет отмечает следующее.

С введением в действие части второй Кодекса в январе 2001 года все судоремонтные предприятия России, находящиеся в пределах установленных границ морских портов страны, пользовались льготой при обложении налогом на добавленную стоимость, предусмотренной пп. 23 п. 2 ст. 149 части второй Кодекса, согласно которой "работы (услуги) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания (лоцманская проводка, все виды портовых сборов, услуги судов портового флота, ремонтные и другие работы (услуги)" освобождались от налогообложения.

В мае 2002 года Государственной Думой Российской Федерации была принята поправка в вышеназванную статью, которая ограничивала применение льготы по НДС на судоремонтные работы условием стоянки судна в порту. Кодекс стал предусматривать освобождение от НДС «работ (услуг, включая услуги по ремонту) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманскую проводку».

По разъяснению Министерства Российской Федерации по налогам и сборам (письмо от 07.08.2002 года № ВГ-15-03.636 в адрес Министерства транспорта Российской Федерации) от налога на добавленную стоимость освобождаются услуги по ремонту морских судов и судов внутреннего плавания, оказываемые российскими налогоплательщиками в период стоянки указанных судов в порту на территории, расположенной в пределах установленной границы порта, при представлении в налоговые органы документов, подтверждающих, что ремонт судов производился во время его стоянки в порту. Такие документы уполномочены выдавать администрации морских портов, имеющие соответствующие административно-властные функции.

Эта норма Кодекса применялась всеми субъектами правоотношений в сфере судоремонта:

- руководством судоремонтных предприятий и судовладельцами;
- государством в лице Министерства обороны Российской Федерации, все контракты которого по ремонту кораблей ВМФ в рамках исполнения государственного оборонного заказа рассчитаны без учета НДС, других министерств и ведомств, уполномоченных на размещение контрактов на производство судоремонтных работ в рамках исполнения государственного заказа;

- морскими администрациями портов, которые выдавали подтверждения судовладельцам или судоремонтным предприятиям о том, что судно в период производства на нем ремонтных работ находилось в порту;
- Федеральной налоговой службой Российской Федерации, инспекции которой повсеместно подтверждали неоднократными проверками предприятий законность применения льготы при начислении НДС на судоремонтные работы.

Однако Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 25.09.2007 года № 4566/07 поставило под сомнение возможность применения судоремонтными предприятиями льготы, предусмотренной пп. 23 п. 2 ст. 149 части второй Кодекса.

Постановление устанавливает, что «ремонт судна, выполняемый в доках и на судовой верфи судоремонтных и судостроительных заводов, не равнозначен ремонту, связанному с обслуживанием судов во время их стоянки в портах, поэтому с операций по реализации работ по заводскому обслуживанию и плановому ремонту предприятие обязано исчислять и уплачивать в бюджет налог на добавленную стоимость в общеустановленном порядке».

Над судоремонтными предприятиями всех ведомств и всех форм собственности, находящимися в пределах установленных границ морских портов, с выходом этого Постановления нависла угроза необходимости уплаты НДС, штрафов и пеней за неполную и несвоевременную уплату НДС за прошедшие 3-4 года, что однозначно приведет к банкротству предприятий. Именно такая ситуация сложилась в 2007 году на ОАО "Приморский завод" при проведении выездной проверки налоговой инспекции.

Кроме того, судоремонтные предприятия России стали неконкурентноспособными на мировом рынке судоремонта, так как в связи

с возрастанием стоимости ремонта судов на 18% НДС российским судовладельцам выгоднее суда ремонтировать и строить за рубежом.

Также необходимо отметить, что существенно возросла стоимость ремонта военных кораблей и судов, принадлежащих федеральным министерствам и ведомствам, финансируемых из бюджета страны.

Данная ситуация сложилась в связи с тем, что в пп. 23 п. 2 ст. 149 Кодекса четко не обозначены виды ремонтных работ (ремонт доковый, ремонт для очередного освидетельствования судна, ремонт текущий межрейсовый) в отношении которых возможно применение нормы, освобождающей от обложения НДС, и место их проведения в период стоянки судов в порту (в доке или у причалов, с применением специализированных средств или без таковых). То есть в редакции рассматриваемой нормы нарушены положения пункта 6 статьи 3 Кодекса, в соответствии с которыми акты законодательства о налогах и сборах должны быть сформулированы таким образом, чтобы каждый точно знал, какие налоги (сборы), когда и в каком порядке он должен платить.

В свете положений послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 26.04.2007 года и бюджетного послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации о бюджетной политике в 2008-2010 годах о поддержке отраслей судостроения и судоремонта в нашей стране, разработке системы мер, направленных на повышение их инвестиционной привлекательности, совершенствование внутриотраслевой кооперации развитие данных отраслей приобретает особую экономическую значимость.

Учитывая вышеизложенное, Комитет Совета Федерации по бюджету решил:

1) в целях развития судоремонта в Российской Федерации и устранения противоречий при применении подпункта 23 пункта 2 статьи 149 части второй Кодекса в части работ (услуг) по ремонту судов, представить на

рассмотрение Совета Федерации совместно с Комиссией Совета Федерации по национальной морской политике законодательную инициативу по внесению изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации, в соответствии с которыми подпункт 23 пункта 2 статьи 149 части второй Кодекса изложить в следующей редакции:

«23) работ (услуг) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания (лоцманская проводка, все виды портовых сборов, услуги судов портового флота» ремонтные и другие работы (услуги)»;

2) в целях оперативного уточнения нормы по взиманию налога на добавленную стоимость в части ремонта судов, внести в Государственную Думу соответствующие поправки к проекту федерального закона № 496944-4 «О внесении изменения в статью 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» (таблица поправок прилагается).

Председатель Комитета



Е.В. Бушмин

ПОПРАВКИ
к проекту федерального закона № 496944-4
«О внесении изменения в статью 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации»

№ п/п	Абзац, пункт, часть, статья	Текст к которому предлагаются поправки	Автор поправки	Содержание поправки	Новая редакция законопроекта с учетом предлагаемой поправки	Обоснование поправки
1	2	3	4	5	6	7
1.	Наименование законо-проекта	«О внесении изменения в статью 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации»	Бушмин Е.В., Петров В.А., Попов В.А., Починок А.П., Новиков В.А.	Наименование проекта федерального закона изложить в следующей редакции: «О внесении изменений в статью 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации».	«О внесении изменений в статью 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации».	В целях развития судоремонта в Российской Федерации и устранения противоречий при применении подпункта 23 пункта 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации.
2.	Статья 1 новый пункт		Бушмин Е.В., Петров В.А., Попов В.А., Починок А.П., Новиков В.А.	Статью 1 дополнить пунктом 2 следующего содержания: «подпункт 23 пункта 2 статьи 149 части второй Налогового кодекса Российской Федерации изложить в следующей редакции: «23) «работ (услуг), включая все виды ремонтных работ (услуг) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманскую проводку».	Подпункт 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации изложить в следующей редакции: «23) «работ (услуг), включая все виды ремонтных работ (услуг) по обслуживанию морских судов и судов внутреннего плавания в период стоянки в портах (все виды портовых сборов, услуги судов портового флота), а также лоцманскую проводку».	

1	2	3	4	5	6	7
3.	Статья 2 новый пункт		Бушмин Е.В., Петров В.А, Попов В.А, Починок А.П. Новиков В.А.	Статью 2 дополнить пунктом следующего содержания: «Пункт 2 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 ян- варя 2005 года».	1) Настоящий Федераль- ный закон Вступает в силу с 1 янва- ря 2009 года, но не ранее чем по истечении одного месяца со дня его офи- циального опубликования. 2) Пункт 2 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 янва- ря 2005 года».	

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ

Парламентские слушания

Материалы совещания Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике
(г. Мурманск)

**«О ГРАНИЦАХ МОРСКОГО ПОРТА МУРМАНСК
И ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ РАЗВИТИЯ
МУРМАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА»**

5 марта 2008 года

Материалы представлены Комиссией
по национальной морской политике

Информационный бюллетень № 12

Под редакцией
Председателя Комиссии Совета Федерации
по национальной морской политике
В.А. Попова

Составление информационного бюллетеня:
А.Н. Быстров, А.П. Соколов, В.И. Цымбал

Редакторы *Ю.Л. Егоров, В.В. Шабалкин*

Оригинал-макет подготовлен Издательским отделом
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации

Отпечатано в отделе автоматизированной подготовки документов
Управления информационного и документационного обеспечения
Аппарата Совета Федерации Федерального Собрания
Российской Федерации
Тираж 250 экз. Заказ № _____