

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

МОРБАЗА

ВЫПУСК №3 (5) 2024 ИЮЛЬ-АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ

РЕЧНЫЕ БУКСИРЫ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ:
ПРОЕКТЫ ЕСТЬ, ДЕЛО
ЗА МАЛЫМ — ЗАЛОЖИТЬ КИЛЬ

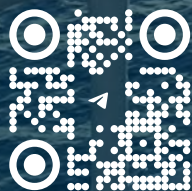
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
МАРИНЕРУС

ДОРОГА НОВОСТРОЕВ К МОРЮ:
ПУТЬ К БОЛЬШОМУ УЛОВУ

«МОРБАЗА» ЗОВЕТ —
КАЛЕНДАРЬ ОТРАСЛЕВЫХ СОБЫТИЙ

РОССИЙСКИЕ НАЛОГОВЫЕ АСПЕКТЫ
ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ:
«СКОЛЬКО БУДЕТ ДВАЖДЫ ДВА?»

ПУНКТ ПРОПУСКА В МОРСКОМ ПОРТУ:
СТРОИТЕЛЬСТВО,
РЕКОНСТРУКЦИЯ
И ОТКРЫТИЕ



МОРБАЗА в Telegram

16+

WWW.MORBAZA.COM

ФОТОГРАФИЯ НОМЕРА

ЭКСКУРСИЯ В РАМКАХ II ФОРУМА «АРКТИКА – РЕГИОНЫ» «ПАРОХОД-КОЛЕСНИК «Н.В.ГОГОЛЬ»



СТАРЕЙШЕЕ ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО
РОССИИ, НАХОДЯЩЕЕСЯ В РЕГУЛЯРНОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИИ, УНИКАЛЬНЫЙ ПАМЯТНИК
ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ

МОРБАЗА №3 (5) 2024

Июль-Август-Сентябрь

Профессиональный
специализированный журнал

Редакция

Главный редактор:

Яцентюк Татьяна Викторовна

Редакторы:

Зайцев Алексей Иванович

Яблонская Юлия Сергеевна

Литературный редактор, корректор:

Мельгунов Ритам Валерьевич

Дизайн-проект и верстка:

Яблонская Юлия Сергеевна

Редакционный совет

Председатель:

Зайцев Алексей Иванович,

Капитан, к. т. н., руководитель Холдинга «МОРБАЗА–
Маринерус», Доцент Кафедры судоходства на ВВП
Государственного университета морского и речного
флота имени адмирала С. О. Макарова

Баранов Александр Николаевич,

Соучредитель ООО «МОРБАЗА»,
учредитель, Советник генерального директора
ООО «СК Морвенна»

Адрес редакции и издателя

Адрес: 198207, Россия, г. Санкт-Петербург,
Ленинский проспект, дом 119 Б, офис №10

Телефон: +7 (812) 670-38-58

E-mail: office@morbaza.com

Сайт: www.morbaza.com

Подписано в печать

17 сентября 2024 г.

Тираж

999 экземпляров

Редакция не несет ответственности
за достоверность информации авторских статей
и содержание рекламных материалов.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

МОРБАЗА: НОВОСТИ КОМПАНИИ 5

КАЛЕНДАРЬ ОТРАСЛЕВЫХ МЕРОПРИЯТИЙ..... 6

ФЛОТ 8

А. И. Зайцев, В. В. Мищенко

Речные буксиры в новых реалиях..... 8

Дорога к морю:

Опыт доставки траулеров-новостроев от завода-изготовителя
до пункта назначения в море14

БИЗНЕС 20

И. В. Ершов

Российские налоговые аспекты при международных
перевозках.....20

ОБЗОРЫ 26

ГУМРФ

Августовские будни Макаровки..... 26

«НЕВА-Интернэшнл»

II Форум «Арктика – регионы» 28

НАУКА 30

В. Н. Беляков

Строительство, реконструкция и открытие участка пункта
пропуска через государственную границу в морском порту30

О ЖУРНАЛЕ «МОРБАЗА» 35

Приглашение к сотрудничеству 35

ОНЛАЙН-ВЕРСИЯ



<https://clck.ru/3DNAZP>

БРОКЕРСКИЕ УСЛУГИ

Купля-продажа и аренда судов,
сопровождение сделок

КОНСУЛЬТИРОВАНИЕ

- По вопросам залога флота для банков и лизинговых компаний
- Консультации инвесторам при создании судоходных компаний, покупке флота

УПРАВЛЕНИЕ ФЛОТОМ

- Управление работой флота и портовой инфраструктурой
- Инспекции технического состояния флота
- Поставка, монтаж, ремонт и обслуживание судового электро-, радиооборудования, АПС и систем автоматики

МОРСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Сопровождение проектных и строительно-монтажных работ

ДОКУМЕНТАЦИЯ

- Разработка планов ликвидации разлива нефтепродуктов (ЛРН)
- Подготовка документов для издания нормативного акта по изменению границ территории морского порта

ТЕЛЕГРАМ-КАНАЛ
T.ME/MARINERUS_SHIPS



zaliv@bk.ru
marinerus@inbox.ru
+7 (921) 758-77-77
+7 (812) 607-70-38

WWW.MARINERUS.RU

МОРБАЗА: НОВОСТИ КОМПАНИИ

Пора навигации и подготовка к зимнему периоду



«МОРБАЗА» активно ведет воднотранспортные работы в рамках навигации 2024 г. В летне-осенний период нами выполняются многочисленные проекты по ремонту и строительству мостовых переходов. Наш флот, включая буксиры, баржи и плавкраны, задействован как на морских прибрежных участках, так и на внутренних водных путях.

Впереди зимний период, для которого уже разрабатываются планы по эксплуатации флота с учетом повышенных требований к технической готовности и безопасности всех судов, участвующих в проектах, также мы готовимся к межнавигационной модернизации флота.

Гидротехнические работы в районе Саратова



Плавкран «ПК-303» успешно работает на волжских водах в районе Саратова, где ведутся масштабные работы по благоустройству береговой линии города и удлинению городской набережной. Основная задача проекта — укладка камня на донное основание, которая осуществляется в постоянном взаимодействии с водолазной партией. Этот процесс требует высокой точности: каждый камень размещается с помощью крана строго по заданной оси, контролируемой водолазами, что превращает задачу в настоящую «ювелирную» операцию. Позиционирование и установка каждого элемента требуют не только профессионализма, но и безупречной коммуникации между крановой группой и водолазами. Любая неточность

может значительно увеличить время работы, поскольку требует извлечения и повторного размещения камня. Процесс проходит под постоянным строительным надзором заказчика, с непрерывным контролем уровня укладки. Координация с другими подрядчиками и структурами — важная часть успешного выполнения этой задачи.

Высокая концентрация и профессионализм всех участников строительно-монтажных работ обеспечивают своевременное выполнение всех задач. Мы гордимся тем, что наши крановщики справляются с задачами безупречно, используя многолетний опыт для быстрой, точной и качественной работы. Уверены, что все планы по устройству набережной будут выполнены в срок.

Благодарим всех, кто участвует в этом важном проекте, и гордимся вкладом нашей компании в развитие инфраструктуры города.



Календарь отраслевых мероприятий



Осенняя пора — разгар проектной и деловой активности. Специалисты нашей компании всегда находятся в центре событий и принимают участие в отраслевых мероприятиях. За последние 2 года мы стали участниками более 50 знаковых конференций, выставок, форумов.

Ключевые события отрасли организации наших уважаемых партнеров теперь анонсируем в календаре мероприятий — так будет удобнее распланировать деловую активность.

Календарь представлен на странице 6 выпуска.
Будем рады встречам и интересным дискуссиям!

«МОРБАЗА» ЗОВЕТ — КАЛЕНДАРЬ ОТРАСЛЕВЫХ СОБЫТИЙ

СЕНТЯБРЬ '24



24-25.09 / МОСКВА

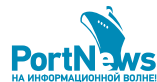
II «ВСЕРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ КОНГРЕСС»



26-27.09 / ТОЛЬЯТТИ

РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РОССИИ 2024

ОКТАБРЬ '24



18.10 / ВЛАДИВОСТОК

ДЕЛОВОЙ ПРИЕМ SHIPPING TEAM — ВЛАДИВОСТОК



24.10 / САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТОВ
И ТЕРМИНАЛОВ 2024

НОЯБРЬ '24



26.11 / МОСКВА

ЛОГИСТИКА ГОТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ 2024

ЯНВАРЬ '25



28.01 / САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ДЕЛОВОЙ ПРИЕМ SHIPPING TEAM

ФЕВРАЛЬ '25



20-21.02 / МОСКВА

VIII КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

МАРТ '25



17.03 / МОСКВА

II КОНФЕРЕНЦИЯ «ЛОГИСТИКА НА МОРЕ: НЕСТАНДАРТНЫЕ
ПОДХОДЫ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
И ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРОЕКТОВ»

СЕНТЯБРЬ '25



23-26.09 / САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕВА»



СУДОРЕМОНТ НА СЛИПЕ. ЗИМОЙ.

Ваш поставщик говорит «невозможно»?

**ВЕЛЕСГАРД –
ДЕЛАЕТ!**

Более того: чем выше влажность атмосферы – тем быстрее происходит сушка.

Влагоотверждаемые полиуретановые покрытия **ВЕЛЕСГАРД** – это **революционные технологии:**

Позволяют выполнять окраску при влажности воздуха 99% и температуре до -18° без ограничения по точке росы

Не требуют создания теплового контура при полимеризации

Не ограничивают максимальный интервал перекрытия

Наносятся стандартным оборудованием

Чрезвычайно надежны (соответствует международным критериям NORSOK M-501 и ISO 12944)

С материалами **ВЕЛЕСГАРД** выкратно сокращаете затраты на производство малярных работ, повышаете сроки эксплуатации, увеличиваете производительность.

ВЕЛЕСГАРД более 17 лет защищает металл от коррозии в экстремальных условиях на берегу и в море.

Мы создаем материалы будущего уже сегодня.

Производство ВЕЛЕСГАРД находится в г. Смоленск. Наши материалы включены в «Каталог продукции Российского производства для обеспечения замещения продукции импортного происхождения»

ВСЕ ОБЕЩАЮТ, МЫ – ЗАЩИЩАЕМ!

На правах рекламы



запросить технологию
city@welesgard.ru



РЕЧНЫЕ БУКСИРЫ В НОВЫХ РЕАЛИЯХ



Зайцев Алексей Иванович
КДП, к. т. н., руководитель Холдинга «МОРБАЗА-Маринерус», Доцент Кафедры судоходства на ВВП Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова



Мищенко Вадим Вячеславович
Генеральный директор
ООО «Морской инжиниринговый центр СПб»

Речные перевозки на баржах и буксирных составах играют важную роль в транспортной системе России, особенно в регионах с ограниченными наземными транспортными возможностями. Однако в последние годы проблема мелководья становится все более актуальной, что значительно осложняет эксплуатацию речного транспорта, в том числе и баржебуксирного.

Среди основных проблем работы флота на внутренних водных путях можно выделить:

1. Недостаток глубин.
2. Старение флота.
3. Гидрометеорологические условия.
4. Сезонность эксплуатации.
5. Инфраструктурные ограничения.
6. Дефицит кадров.
7. Недофинансирование отрасли.

Оценив весомость указанных проблем, мы понимаем, что глубинами и инфраструктурными ограничениями управлять возможно; погодные же условия и сезонность эксплуатации пока от нас не зависят — хотя вопросы продления навигации на реках уже в стадии обсуждений. А вот флот, кадры и финансы — это абсолютно утилитарные заботы внутреннего водного транспорта. В рамках данной статьи мы бы хотели остановиться на двух из семи указанных проблем — на тех, которые связаны с флотом и с его стоимостью, — и предложить варианты их решения.

Касательно буксирного флота: для относительной оценки эффективности действующих ББС рассмотрим в качестве примера буксир проекта «Р45» и его модификации с литерами А и Б (рис. 1), а также разберемся, в чем отличия этих модификаций. Автор проекта ЦТКБ спроектировал «Р45» в марте 1967 г., «Р45А» — в августе 1968 г., а «Р45Б» — в ноябре 1972 г.; утвердило проекты Министерство Речного флота СССР.

Итак, проекты «Р45», «Р45А», «Р45Б» — это средние буксиры-толкачи, типы «Волгарь», «Урал» и «Ангарский», внешне они очень схожи: с машин-



Рис. 1. Буксир-толкач «Волгарь»

ным отделением в кормовой части, жилым трюмом, центральной надстройкой и носовой рулевой рубкой. Назначение — толкание и буксировка несамоходных сухогрузных и нефтеналивных судов грузоподъемностью до 2000 т, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров выше 60 °С. Всего было построено около 90 буксирных судов этих проектов, и строились они сразу на нескольких судостроительных заводах СССР. «Волгари» строились для эксплуатации на Волге, «Уралы» — для работы на реках Кама и Белая, а «Ангарские» — для работы на Ангаре.

Проект	«Р-45»	«Р-45А»	«Р-45Б»
Наименование	Буксир-толкач		
Мощность, кВт	440	330	450
Тип судна	Двухвинтовой буксир-толкач с удлиненным полубаком и двухъярусной надстройкой		
Назначение судна	Толкание и буксировка несамоходных судов		
Место постройки	ССРЗ им. Бутыкова С. Н. (РСФСР, г. Звенигово) ССРЗ им. Ленина (РСФСР, г. Астрахань) Иркутский ССЗ (РСФСР, г. Иркутск) Красноярский ССЗ (им. Побежимова) (РСФСР, г. Красноярск)		
Построечный класс регистра	«Р»		
Длина, м	32,3		
Ширина, м	7,8		
Высота габаритная, м	10,5		
Высота борта, м	1,3		
Водоизмещение в грузу, т	216,6	~216,6	213
Осадка в грузу, м	1,41	~1,41	1,4
Осадка порожнем, м	1,16	~1,16	1,16
Осадка порожнем макс. (кормой), м	1,28	~1,28	1,29
Мест для экипажа	11		
Автономность	10		
Скорость без состава на глубокой тихой воде, км/ч	19,5	17	19,3
Тип ГД	8ЧНСП18/22	6ЧНСП18/23	6NVD26A-3
Мощность ГД	2x220 кВт	2x165 кВт	2x225 кВт

Таблица 1. Основные характеристики

На Енисее встречаются такие буксиры, имеющие названия в честь местных рек.

Имелись различия и в движительных комплексах данных толкачей:

Проект	«Р-45»	«Р-45А»	«Р-45Б»
Тип	Гребной винт		
Количество	2		
Диаметр винта, м	1,4		
Шаг винта, м	1,11	1,52	1,34
Число лопастей	4	5	5
Материал винта	Стальное литье		
Насадки	Поворотные		

Таблица 2. Движители

Другие взаимные отличия — остекление рубки, расположение и форма привального бруса, внутренняя отделка — в основном, были характерны для конкрет-

ных заводов-изготовителей. В остальном буксиры были весьма схожи.

«Сорок пятые» пришли в качестве замены буксирным судам типа «Речной», некоторые из которых однако и сейчас достойно трудятся на речных просторах нашей страны.

Отметим, что за 1970–1973 г. было построено шесть судов проекта «Р45», из них пять («Волгари 1–5») на ГП «Судостроительно-судоремонтный завод им. С.Н.Бутыкова ВОРП МРФ РСФСР» в Звенигово и один («Урал-1») на Судоремонтном заводе им. Ленина пароходства «Волготанкер» МРФ РСФСР в Астрахани, — и что самое примечательное, все они до сих пор в эксплуатации на ЕГС ВВП РФ, а четыре из них — в классе РКО О1,5 (ЛЕД10) А.

Проект «Р45А» строился с 1970 по 1974 г. на Судоремонтном заводе им. Ленина пароходства «Волготанкер» МРФ РСФСР в Астрахани, и шесть из семи построенных «Уралов» на сегодняшний день в эксплуатации на ЕГС ВВП РФ, а пять из них — в классе РКО О1,5 (ЛЕД10) А.

И наконец, «Р45Б» — самый многочисленный флот данной серии: с 1973 по 1986 г. построено 75 единиц

флота, из них утилизировано пять, в отстое — один-надцать, судьба еще одного не установлена. Весьма значительная эскадра из 58 единиц продолжает эксплуатироваться. Действующие суда трудятся в классах РКО Р1,2 (ЛЕД10), О1,5А, О1,5 (ЛЕД10) и О2,0 (ЛЕД10) А.

Причем по регионам эксплуатации эти буксиры расположены следующим образом: 45 — на ЕГС ВВП РФ, 7 — на Ангаре, 5 — на Енисее.

Конечно, годы властны над ветеранами речного флота, и для достойного поддержания технического состояния регулярно проводятся не только освидетельствования и предъявления, но и различные виды модернизации. Наиболее популярные замены главных агрегатов у «Р45А» — это 6ЧНСП 18/22 на 6ЧНСП 21/21, а «Р-45Б» модернизировались на дизели марки В6190ZICA-2 (Цзинань Дизель Энджин Ко, Китай) мощностью 2х287 кВт и на 8170ZC-435 (ДРРА-26К) мощностью 2х320 кВт. Также, взамен главных двигателей 6NVD26A3 устанавливались дизель-реверс-редукторные агрегаты ДРРА-26К на базе двигателей 8ЧН17/20, главные двигатели марки 219Д (ДА-26) мощностью 2х318 кВт и марки ТМЗ-8481.10-08 (2х272 кВт).

И тем не менее всплывают основные проблемы устаревших буксиров типа «Урал», «Волгарь» и «Ангарский»:

1. *Износ оборудования:* после десятилетий эксплуатации многие суда требуют не только замены основных узлов и агрегатов, но и капитального ремонта. Старые двигатели и системы управления становятся менее надежными и более дорогими в обслуживании.

2. *Неэффективность в эксплуатации:* современные буксиры значительно превосходят «Урал» и «Волгарь» по энергоэффективности и экономичности. Старые суда потребляют больше топлива, что увеличивает эксплуатационные расходы. Развитая надстройка аккумулирует избыточное сопротивление из-за площади парусности. Избыточно количество жилой зоны для буксира мощностью 2х220 кВт, часть из которых он расходует на самообеспечение.

3. *Низкая маневренность и упор:* буксиры проекта «Р45» изначально были рассчитаны на более низкие нагрузки и менее интенсивные условия работы, чем требуется сегодня. Это ограничивает их применение на современных маршрутах с тяжелыми баржами.

4. *Отсутствие современных технологий:* эти суда не оборудованы современными навигационными системами и автоматизированными системами управления, что снижает их конкурентоспособность и безопасность на водных путях.

5. *Экологическая неэффективность:* современные экологические стандарты требуют снижения выбросов и шума, что невозможно обеспечить на старых судах без значительных модернизаций.

Как результат: снижение безопасности, ремонтно-пригодности, рост эксплуатационных затрат.

И вот тут возникает вторая проблема — это деньги, затратное содержание стареющего флота, отсутствие доступного финансирования, долгие сроки ремонта и окупаемости судов, высокие капитальные затраты. При этом в отношении строящихся новых судов — верфи, в основном, загружены крупными морскими судами, ледокольными полярными буксирами, судами рыбопромыслового флота, судами спецназначения и т.д. И даже если бы потенциальный заказчик нашел средства на постройку небольшого

буксира, найти свободный слот на строительство — та еще задача. Это приводит к тому, что другая обозначенная выше проблема — износ флота — с каждым годом становится все более актуальной. В связи с этим снижается и эффективность перевозок: баржи вынуждены перевозить меньшие объемы грузов, что увеличивает себестоимость перевозок и снижает конкурентоспособность речного транспорта по сравнению с железнодорожным и автомобильным.

Как следствие — экономические убытки: промышленные предприятия, зависящие от речных перевозок, сталкиваются с задержками в доставке сырья и готовой продукции, что также ведет к финансовым потерям. Вместе с тем, на некоторых участках логистических цепочек без речных перевозок не обойтись — здесь можно упомянуть доставку грузов в отдаленные районы крайнего севера, транспортировку крупногабаритных грузов или строительство объектов инфраструктуры, например, мостов, причалов, портов.

Как же действовать в такой ситуации? Где искать ключ к решению задачи в имеющихся граничных условиях? Очевидно, что нужен ответ на ключевой вопрос — каким должен быть новый проект речного буксира с невысокой себестоимостью и учетом специфики санкционного импорта, готовый для строительства в короткие сроки на любых верфях. И решение есть — буксир-толкатель проекта «Р-16».

В концепции предлагаемого буксира «Р-16» заложены следующие характеристики:

Длина габаритная	15,95 м
Длина наибольшая	15,45 м
Длина по КВЛ	14,6 м
Ширина габаритная	7,1 м
Ширина по корпусу	6,7 м
Высота борта на миделе	1,85 м
Высота надводного борта	0,656 м
Осадка по ЛГМ	1,2 м
Полное водоизмещение	80 т
Водоизмещение порожнем	71,3 т
Валовая вместимость	63
Высота подъема рубки	ок. 2 м
Численность экипажа	До 4 чел.
Мощность ГД	2х184 кВт, n = 1800 об / мин

Таблица 3. Основные характеристики буксира «Р-16»

Общий вид буксира пр. «Р-16» представлен на рис. 2 — рис. 5.

Основными особенностями «Р-16» являются малые габариты и малый вес судна — весовое водоизмещение около 80 т, подъемная гидравлическая рубка до 2 м, что позволяет обеспечить обзорность при буксировке составов без дополнительного яруса надстройки. Съемный двигатель-двигательный комплекс с винторулевой группой, опускающейся непосредственно под корпус судна и обеспечивающей эффективную работу винта в насадке, позволяет проходить мелководье с большей уверенностью

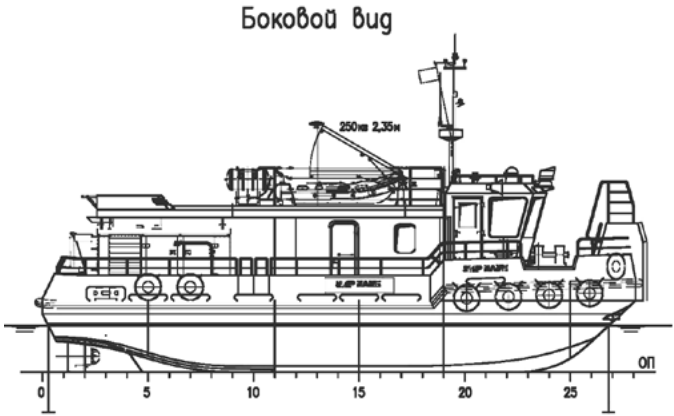


Рис. 2. Буксир-толкатель «Р-16»

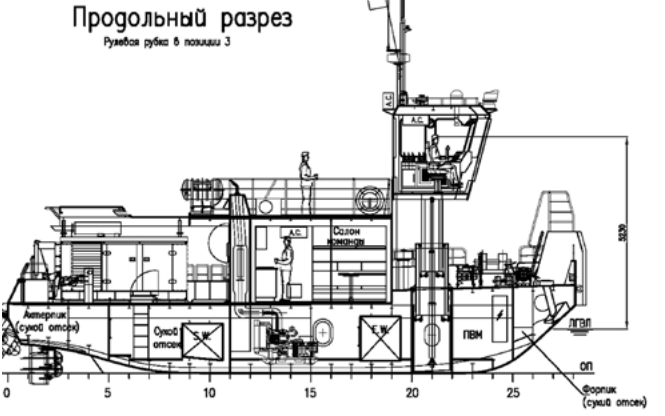


Рис. 3. Буксир-толкатель «Р-16»

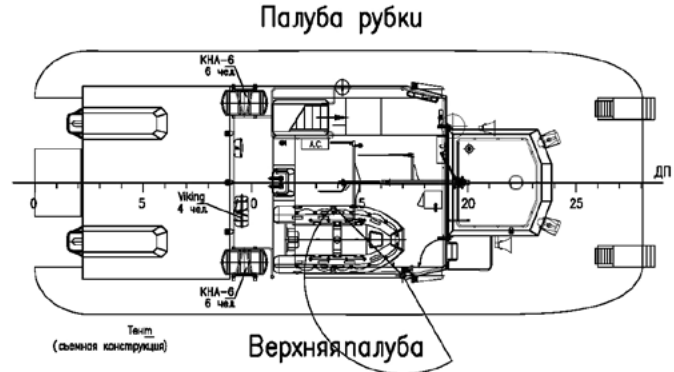


Рис. 4. Буксир-толкатель «Р-16»

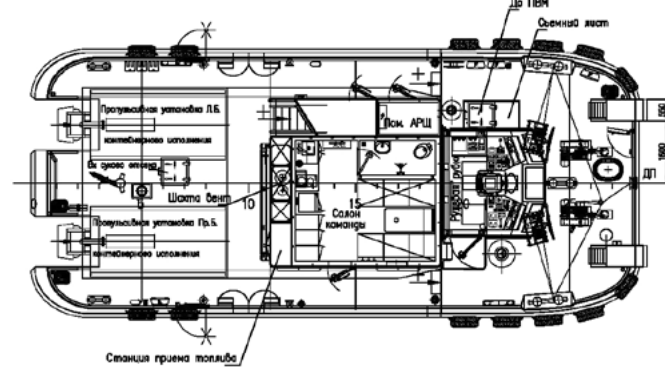
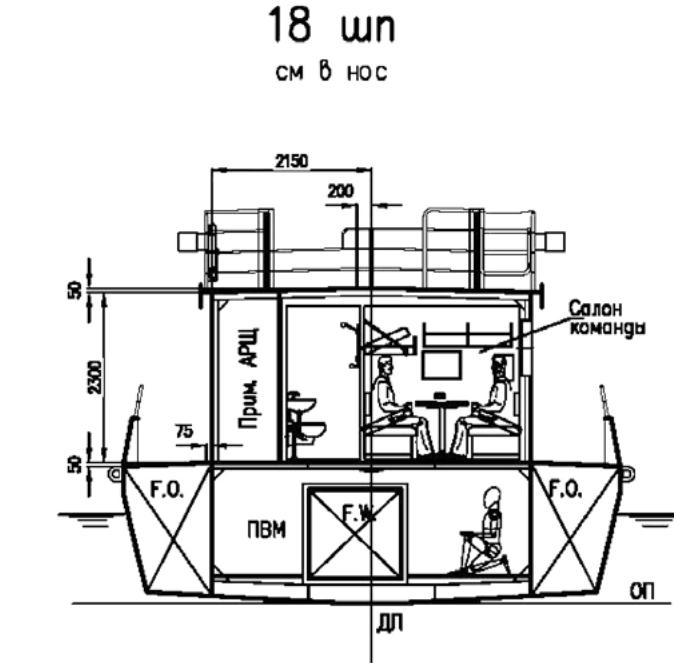
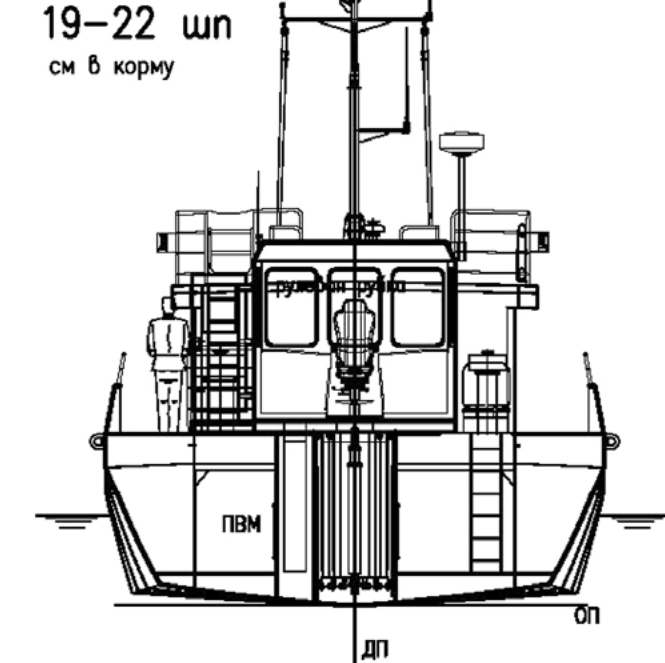


Рис. 5. Буксир-толкатель «Р-16»



в безопасности. Также при этом нет необходимости предусматривать машинное отделение, обеспечив лишь насосное отделение на буксире, что ведет к снижению стоимости и сроков строительства. Заниженная мощность двигателя за счет уменьшения водоизмещения и сопротивления корпуса судна

позволяет обеспечить такую же полезную тяговую мощность, что и на буксирах проекта «Р-45». И, наконец, автоматизация судна приводит к снижению численности экипажа до 4-х человек.

Судно может быть спроектировано на класс РКО О2,0 (ЛЕД10), что позволит расширить географию

и увеличить период навигации в бассейнах соответствующего класса. Таким образом, предлагаемая концепция буксира позволяет снизить затраты на постройку буксира и обеспечить возможность строительства на любых верфях, а также высокую скорость ввода в эксплуатацию. В качестве возможных судостроительных площадей можно рассмотреть, в первую очередь, те заводы, которые ранее выпускали проекты «Р45», да и малых современных верфей, готовых к серийному производству, сейчас достаточно.

Если говорить об актуальной постройочной стоимости, то предполагается разброс в пределах 75-110 млн руб. в зависимости от серийности, комплектации, энергетического насыщения и ограничений класса. Безусловно, проект является лишь базисной величиной при расчете экономических показателей и окупаемости.

Возможна следующая модификация буксира до проекта «Р-30» с характеристиками, представленными в табл. 4. Модель буксира пр. «Р-30» представлена на рис. 6, но о нем мы расскажем в ближайших номерах журнала.

Вместе с тем, необходимо понимать и потребности рынка, который с легкостью примет не менее сотни таких судов.

Проекты есть, дело за малым — заложить киль!

Длина габаритная	30,40 м
Длина наибольшая	29,95 м
Ширина габаритная	11,00 м
Высота борта на миделе	2,80 м
Осадка по корпусу	1,70 м
Осадка габаритная (по скегу)	2,40 м
Полное водоизмещение	Ок. 400 т
Мощность главных двигателей	2х412 кВт
Воздушная осадка при заваленной мачте	8 м
Число мест	7
Скорость	Ок. 10,5 уз
Класс	М-ПР 3,0 ЛЕД 30 А

Таблица 4. Основные характеристики буксира «Р-30»



Рис. 6. Буксир-толкач проекта «Р-30»



Рис. 7. Буксиры-толкачи проекта «Р-45Б»



ВОЛГОГРАДСКИЙ ЗАВОД СУДОВОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ»

ПРОИЗВОДСТВО СУДОВЫХ ЗАКРЫТИЙ ДЛЯ ВОЕННОГО И ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА

Общество с ограниченной ответственностью «Волгоградский завод судового машиностроения», обладая многолетним производственным опытом, широкой линейкой производственного оборудования, коллективом высококвалифицированных специалистов, изготавливает продукцию для военного и гражданского судостроения и судоремонта.

Основной сферой деятельности ООО «ВЗСМ» является изготовление судовых проницаемых и водогазонепроницаемых стальных и алюминиевых дверей по ГОСТ 25088-98, крышек судовых сходных люков (стальных и алюминиевых) по ГОСТ 25309-94, крышек судовых световых люков по ГОСТ 25310-94, иллюминаторов судовых по ГОСТ 31672-99, ГОСТ 19261-98.

Данная продукция поставляется как для гражданских нужд, так и в качестве комплектующих изделий по государственному оборонному заказу при строительстве и эксплуатации кораблей и судов ВМФ, ФСБ, МЧС и др.

Для приёмки качества продукции на предприятии аккредитовано военное представительство МО РФ, работает собственная служба качества, продукция имеет одобрение Российского морского регистра судоходства, Российского квалификационного общества, выдано заключение о подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ в соответствии с постановлением правительства РФ № 719 от 17.07.2015 года.

С момента образования нового предприятия произведено и поставлено более 5000 дверей, 1000 крышек, 500 иллюминаторов; разрабатываются новые образцы изделий, не имеющие действующих аналогов; идёт активное сотрудничество с судостроительными и судоремонтными заводами Российской Федерации, конструкторскими бюро и проектными институтами. На сегодняшний день за предприятием закреплено военное представительство Министерства обороны, осуществляющее контроль качества выпускаемой продукции по заключённым договорам, при этом доля производимой предприятием продукции для нужд Минобороны составляет 70% от объёма выпускаемой продукции, что в очередной раз подчеркивает важность и неотложность реализации поставленных нашим обществом перед собой задач.

Главная ценность и гордость предприятия – люди, сотрудники с многолетним стажем и богатейшим опытом. На заводе трудятся более 130 специалистов, из которых половина работают в отрасли более 20 лет. «Волгоградский завод судового машиностроения» постоянно подтверждает свою репутацию ответственного поставщика качественной продукции и надёжного партнера для своих клиентов.

В числе проектов завода значатся такие, как «Адмирал Нахимов» проекта 1144.2 «Орлан»; фрегаты проекта 22350; патрульные корабли ледового класса проекта 23550; корветы проекта 20380; большие десантные корабли проекта 11711 и фрегаты проекта 11356; базовые тральщики проекта 12700; также большие противолодочные корабли проекта 1155.1 «Адмирал Чабаненко» и авианесущие крейсера проекта 1143 «Адмирал Кузнецов»; ряд гражданских, пассажирских и грузовых судов.

Предприятие активно ведёт разработки перспективных изделий для новейших образцов надводного и подводного флота. Одной из таких работ является проект по модернизации клинкетной двери, предназначенной для установки на кораблях и судах в водонепроницаемые переборки для герметичного перекрытия их проёмов.



400112, Россия, г. Волгоград
ул. Арсеньева, д. 2
т. 8 (988) 960-01-31
e-mail: mail@vzsm34.ru
e-mail: marketing@vzsm34.ru

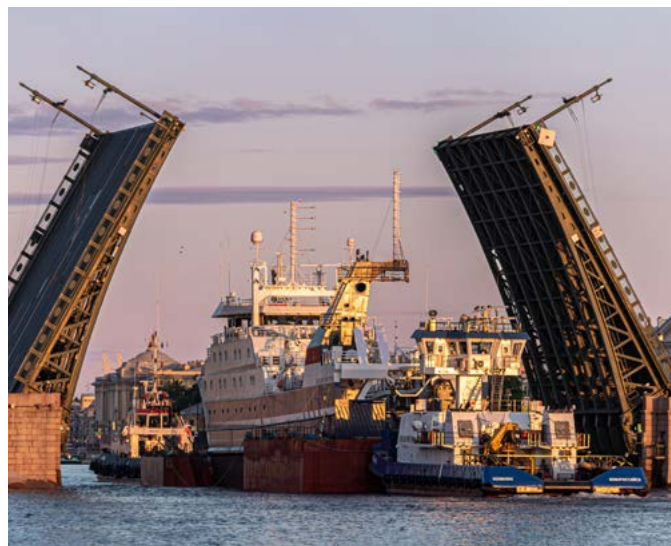
WWW.VZSM34.RU

ДОРОГА К МОРЮ

Судоходная компания «Морвенна» в 2024 г. приняла участие в переходе трех траулеров от завода-изготовителя до моря. С ростом строительства новых рыбопромысловых судов спрос на подобные сложные транспортные операции будет расти.

Рыболовная отрасль обновляется, российские верфи строят новый флот для рыбаков. Но, чтобы судно вышло на промысел, зачастую его надо сначала доставить от причальной стенки завода до моря. Последняя миля перед первой путиной — это сложная логистическая операция по транспортировке судна к точке назначения. Для ее реализации привлекается вспомогательный флот, компании, имеющие опыт и необходимые компетенции для высокопрофессионального исполнения столь сложных задач. Ведь необходимо учесть все нюансы транспортировки — прежде всего, особенности конструкции судов, включая выступающие элементы и специальное оборудование. Так, из-за высокого расположения центра тяжести судна возрастают требования к надежности его крепления к палубе, что сказывается на особенностях буксировки. Особое внимание также необходимо уделять защите чувствительного навигационного и рыбопоискового оборудования, требующего защиты от вибрации и ударов во время буксировки. Поскольку траулер имеет специфическую форму корпуса и надстройки, важно не допустить повреждения выступающих частей судна (например, антенн, кранов, лебедок).

Судоходная компания «Морвенна», специализирующаяся на негабаритных и крупнотоннажных перевозках и буксировках, в 2024 г. приняла участие



Последняя миля перед первой путиной — это сложная логистическая операция по транспортировке судна к точке назначения

уже в трех таких переходах. От СК «Морвенна» при каждом перегоне был задействован многофункциональный буксир-толкач «Конвенна» мощностью 2х1268 kW/3500 л.с.

Летом текущего года три траулера: «Валентин Мантуров» (проекта 03095), «Орион» и «Лев» (проекта 1701), построенные на заводе «Отрадное» в Ленинградской области (входит в группу компаний «Норебо»), были транспортированы с территории верфи в АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад».

Перегон первого судна — головного траулера «Валентин Мантуров» состоялся в ночь с 14 на 15 июня 2024 г.

«Операция по перегону продлилась 11 часов 5 минут. Буксировка объекта осуществлялась на двух понтонах, так как осадка объекта больше 6 метров. На понтонах его подняли до уровня 4 метров. Время для вы-

вода объектов выбирается с учетом их большой осадки и уровнем воды в р. Невы», — поделился деталями операции специалист отдела эксплуатации флота СК «Морвенна» Артем Померанцев.

Транспортировка траловых судов «Орион» и «Лев» была выполнена с 10 по 11 июля 2024 г. за 11 часов и 12 часов 35 минут, соответственно. Успех этих операций был обеспечен тесным взаимодействием и слаженной работой всех ее участников.

«При прохождении Морского канала Санкт-Петербурга потребовалось особое маневрирование из-за ограниченной ширины фарватера. Задача была решена благодаря использованию дополнительных буксиров и координации с лотманской службой порта. В связи с тем, что переходы проводились в разгар летнего туристического сезона в условиях повышенного трафика маломерных судов и яхт в р. Невы и акватории Финского залива, потре-

бовалась тесная координация со службами управления движением судов, а также соблюдение дополнительных мер предосторожности со стороны всех участников транспортировки», — так охарактеризовали особенности проведенных операций в компании «Морвенна».

СК «Морвенна» — судовладелец и оператор барже-буксирного флота. В составе флота 37 барж-площадок, Р0-Р0, 28 буксиров и ТБС. Компания специализируется на транспортировке негабаритных и крупнотоннажных грузов, буксировках, проектной логистике, а также осуществляет технический менеджмент флота для сторонних судовладельцев.



MORWENNA
Shipping Company

СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ МОРВЕННА —
СУДОВЛАДЕЛЕЦ И ОПЕРАТОР БАРЖЕ-БУКСИРНОГО ФЛОТА

ТЯЖЕЛОВЕСНАЯ ЛОГИСТИКА • НЕГАБАРИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ • БУКСИРОВКИ

t.me/mwship

vk.com/morwenna

www.mwship.ru



Зарегистрироваться:

Деловой прием
Shipping team
Владивосток

18 октября 2024

Организатор:

Партнер:



Зарегистрироваться:

Деловой прием Shipping team

Организатор:

28 января 2025
Санкт-Петербург

Партнер:

КЛЮЧЕВОЕ СОБЫТИЕ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

23-26 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2025

КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

18-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

ТОП-10 КРУПНЕЙШИХ
МИРОВЫХ ВЫСТАВОК
ОТРАСЛИ

БРОНИРУЙТЕ
ЛУЧШИЕ
МЕСТА

	<p>ТОП-10 МОРСКИХ МИРОВЫХ ВЫСТАВОК</p>		<p>~40 000 м² ВЫСТАВОЧНЫХ ПЛОЩАДЕЙ</p>		<p>34 171 ПОСЕТИТЕЛЬ</p>
	<p>25 СТРАН-УЧАСТНИКОВ</p>		<p>646 КОМПАНИЙ- ЭКСПОНЕНТОВ</p>		<p>14 ОФИЦИАЛЬНЫХ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ДЕЛЕГАЦИЙ</p>
	<p>48 МЕРОПРИЯТИЙ ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ</p>		<p>258 ПЕРЕГОВОРОВ В ЦЕНТРЕ ДЕЛОВЫХ КОНТАКТОВ</p>		<p>19 ПОДПИСАННЫХ СОГЛАШЕНИЙ</p>

СТАТИСТИКА ВЫСТАВКИ «НЕВА 2023»

Июль-Август-Сентябрь

17



**ООО «МОРБАЗА» — логистический оператор
на морских и внутренних водных путях.**

Компания оказывает полный комплекс услуг по сопровождению строительства гидротехнических сооружений.

Проекты «МОРБАЗЫ» — уникальные по сложности задачи, связанные со строительством и ремонтом гидротехнических сооружений, возведением автономных временных строительных объектов на воде и на береговых линиях.

Для бесперебойной реализации задач Заказчика ООО «МОРБАЗА» имеет в распоряжении собственный флот.

БАРЖА «МОРБАЗА-2»



КЛАСС:	РКО / О-ПР2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1985
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	СССР, Вычегодская РЭБ флота
ДЛИНА:	56,63 м
ШИРИНА:	12,20 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА:	1,35 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	575 т

ПЛАВКРАН «ПК-303»



КЛАСС:	РКО / ❄ О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1992
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	РФ, завод «Теплоход»
ДЛИНА:	51,80 м
ШИРИНА:	16,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,60 м
ОСАДКА:	1,16 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1x 8Ч1А23/30-1, 330 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

ПЛАВКРАН «ПК-569»



КЛАСС:	РКО / ❄ О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1988
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	СССР, Череповецкий ССЗ
ДЛИНА:	52,00 м
ШИРИНА:	15,98 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,60 м
ОСАДКА:	1,16 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1x 8Ч1А23/30-1, 330 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

ПЛАВКРАН «ПК-154»



КЛАСС:	РКО / О-ПР2,0 (лед 10)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1984
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Будапешт, ВСКЗ
ДЛИНА:	52,00 м
ШИРИНА:	15,82 м
ВЫСОТА БОРТА:	3,10 м
ОСАДКА:	1,40 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1x 6NVD48-2 - 1, 485 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

БУКСИР «АДЛЕР»



КЛАСС:	РКО / О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1968
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Котлас / обновление Москва 2022
ДЛИНА:	29,42 м
ШИРИНА:	6,84 м
ВЫСОТА БОРТА:	1,80 м
ОСАДКА:	1,00 м
МОЩНОСТЬ:	465 л. с. / 2x170кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	6 т

БУКСИР-ТОЛКАЧ «РЕЧНОЙ-83»



КЛАСС:	РКО / Р1,2
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1974
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Москва
ДЛИНА:	30,22 м
ШИРИНА:	7,90 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,70 м
ОСАДКА:	1,30 м
МОЩНОСТЬ:	450 л. с. / 2x165 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	8 т

БУКСИР «МБ-1217»



КЛАСС:	КМ* Ice2 R3-RSN tug/ water tanker
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1989
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	СССР
ДЛИНА:	49,84 м
ШИРИНА:	10,40 м
ВЫСОТА БОРТА:	3,50 м
ОСАДКА:	2,45 м
МОЩНОСТЬ:	1400 л. с. / 2x 515 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	17 т

СРЕДНИЙ КАТЕР «КУРЬЕР»



ТИП И МОДЕЛЬ:	Моторное судно «САМАРА-950»
ГОД ПОСТРОЙКИ:	2018
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	РФ, Самарская судостроительная верфь
ДЛИНА:	9,50 м
ШИРИНА:	2,50 м
ВЫСОТА БОРТА:	1,10 м
ОСАДКА:	0,80 м
ДВИГАТЕЛЬ:	SUZUKI DF 250, 183,80 кВт
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ:	до 12 чел.

МАЛЫЙ КАТЕР «ФИОРД»



ТИП И МОДЕЛЬ:	Моторное судно «FIORD 670»
ГОД ПОСТРОЙКИ:	2013
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	РФ
ДЛИНА:	6,70 м
ШИРИНА:	2,20 м
ВЫСОТА БОРТА:	0,62 м
ОСАДКА:	0,50 м
ДВИГАТЕЛЬ:	SUZUKI DF-90, 66,20 кВт
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ:	до 6 чел.

БАРЖА-ПЛОЩАДКА «ВД-1263»



КЛАСС:	РКО / О2,0
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1972
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Сокольская судостроительная верфь
ДЛИНА:	65,00 м
ШИРИНА:	14,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА ПОРОЖНЕМ/ В ГРУЗУ:	0,40/1,56 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	1000 т
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	17 т

БАРЖА-ПЛОЩАДКА «577»



КЛАСС:	РКО / М2,0
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1978
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Сокольская судостроительная верфь
ДЛИНА:	65,00 м
ШИРИНА:	14,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА ПОРОЖНЕМ/ В ГРУЗУ:	0,40/1,56 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	1000 т
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ:	до 12 чел.

КОНТАКТЫ

+7 (812) 670 38 58

г. Санкт-Петербург,
Ленинский проспект,
дом 119 Б, офис №10

@ office@morbaza.com

WWW.MORBAZA.COM

РОССИЙСКИЕ НАЛОГОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ



Ершов Игорь Викторович

партнер фирмы Chervets Partners, практики «Налоговое консультирование и споры»,
«Сопровождение ВЭД»

Когда речь заходит о том, как именно в РФ облагаются налогами доходы, связанные с международными перевозками, вспоминается старая шутка про опытного бухгалтера, который, прежде чем ответить на вопрос генерального: «Сколько будет дважды два?», для начала выяснит: «А мы продаем или покупаем?».

Полагаем, что аналогичные вопросы будут не лишними и при определении налоговых обязательств российских компаний, вовлеченных в международные морские перевозки. В первую очередь это касается лиц, производящих расчеты с иностранными поставщиками транспортно-экспедиторских услуг, судовладельцами при фрахте или при заключении различного вида чартеров. Действительно, даже искушенному в налоговых нюансах юристу бывает не лишним проверить корректность своей позиции посредством простых вопросов, ответы на которые в итоге могут кардинально поменять первоначальный вывод.

К таким проверочным вопросам могут относиться следующие:

1. Для каких целей применяется понятие «международная перевозка»;
2. Возможно ли по-прежнему использовать налоговые преференции, предусмотренные международными соглашениями в сфере налогообложения;
3. Не возникает ли при международной морской перевозке дополнительных налоговых аспектов, которые необходимо учитывать в свете налоговых правил, действующих в 2024 г.

Необходимость прояснения названных деталей объясняется тем, что порядок налогообложения сферы международных перевозок имеет свою специфику. Так, например, неразрывно связанные с международными перевозками иные услуги, в частности, экспедиторские, облагаются в ином порядке и по иной ставке.

Определение понятия

Определение понятия «международная перевозка» для целей налогообложения различается в зависимости от применяемого налога.

Так, статья 164 НК РФ, устанавливающая налоговые ставки по НДС, определяет международные перевозки товаров как перевозки товаров морскими, речными судами, судами смешанного (река — море) плавания, воздушными судами, железнодорожным транспортом и автотранспортными средствами, при которых пункт отправления или пункт назначения товаров расположен за пределами территории Российской Федерации.

Напомним, что услуги международной перевозки облагаются по ставке НДС 0%. Однако, с учетом изменений, вступивших в силу с 01.07.2024, к части услуг, относящихся к международным перевозкам, может применяться и ставка НДС 20% при наличии определенных условий (Федеральный закон от 22.04.2024 № 92-ФЗ).

Вместе с тем, для целей налога на прибыль законодатель предлагает немного иное определение:

«Под международными перевозками понимаются любые перевозки морским, речным или воздушным судном, автотранспортным средством или железнодорожным транспортом, за исключением случаев, когда перевозка осуществляется исключительно между пунктами, находящимися за пределами Российской Федерации» (пп. 8 п. 1 ст. 309 НК РФ).

Буквальная трактовка данного определения позволяет включить в категорию международных перевозок и такие перевозки, когда и пункт отправления, и пункт назначения находятся в России, если доход от такой перевозки получает иностранная компания.

Это подтверждают как налоговики, так и судебная практика: например, Постановление ФАС Дальневосточного округа от 20.04.2010 № Ф03-1775/2010 по делу № А51-6181/2009 (рис. 1).

Другой пример — письмо УФНС России по г. Москве от 27.06.2008 № 20-12/060998 разъясняет, что обложению налогом на прибыль

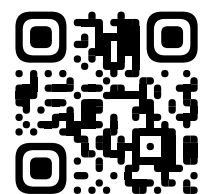


Рис. 1. Ссылка на постановление № Ф03-1775/2010.
<https://clck.ru/3DGkNy>

в РФ подлежат доходы иностранной организации, которые получены ею в связи с осуществлением перевозок:

- между двумя пунктами, один из которых находится на территории РФ, а другой — вне ее;
- между двумя пунктами, находящимися на территории РФ.

Такое понимание международной перевозки контринтуитивно, однако логику законодателя понять можно. Приданном определении «международный элемент» присутствует в перевозке не за счет «иностранного пункта назначения и отправления», а за счет наличия иностранной компании, получающей доход.

Таким образом, понятие «международной перевозки» для целей налога на прибыль шире, чем для целей НДС, и, не учитывая данный фактор, налогоплательщик может некорректно определить свои налоговые обязательства.

Налоговые преференции

Тема налоговых преференций в части международных перевозок вновь приобрела свою актуальность во второй половине 2023 г. вследствие трех основных обстоятельств.

Первое связано с принятием Указа Президента Российской Федерации от 08.08.2023 № 585 «О приостановлении Российской Федерацией действия отдельных положений международных договоров Российской Федерации по вопросам налогообложения».

Напомним, что до принятия данного Указа российские организации, выплачивающие такой доход от международных перевозок иностранным компаниям, могли не удерживать налог на прибыль в силу действия международных соглашений об избежании двойного налогообложения при соблюдении предусмотренных ими условий и требований НК РФ.

Второе обстоятельство обусловлено принятием Федерального закона от 27.11.2023 № 539-ФЗ, который все-таки сделал возможным использование вышеуказанных преференций до 2026 г. при соблюдении определенных условий. Их перечень подробно раскрыт в письме Минфина России от 14.02.2024 № 03-08-05/12475.

И последнее обстоятельство, являющееся, на наш взгляд, ключевым, вызвано нормой о налогообложении трансграничных «внутригрупповых» услуг, вступившей в силу с 1 января 2024 г.

Данная норма установлена подпунктом 9.4 п. 1 ст. 309 НК РФ, согласно которому доходы, полученные иностранной организацией от выполнения работ (оказания услуг) на территории Российской Федерации взаимозависимому лицу (согласно ст. 105.1 НК РФ), относятся к доходам иностранной организации от источников в Российской Федерации, которые должны облагаться по ставке 15%. (пп. 4 п. 2 ст. 284 НК РФ).

Применительно к международным перевозкам это означает, что в 2024 г. сумма налога на прибыль, удерживаемого российскими компаниями при выплате дохода иностранным компаниям, связанного с международными перевозками, может изменяться не только в зависимости от видов услуг (например, «перевозка» или «экспедиторские услуги»), но и исходя из «степени родства» участников процесса перевозки.

Учет новых налоговых правил

Напомним, что при обложении доходов от международных перевозок, в том числе морских, применяется пониженная ставка налога на прибыль в размере 10% (пп. 2 п. 2 ст. 284, п. 1 ст. 310 НК РФ), а доход от международных перевозок, выплачиваемый российской компанией иностранной, облагается у источника выплаты (пп. 8 п. 1 ст. 309 НК РФ).

При этом письмами Минфина России от 20.12.2023 № 03-08-05/123622, от 05.04.2024 № 03-08-05/31464 уточняется, что к доходам от международной перевозки доходы от оказания экспедиторских услуг не относятся.

Таким образом, при оплате экспедиторских услуг независимой иностранной компании налог не удерживается, однако если российская организация выплачивает вознаграждение за экспедиторские услуги своей взаимозависимой иностранной компании, она должна удерживать и уплачивать налог на прибыль по ставке 15%.

Минфин России разъясняет, что в случаях, когда доход от международных перевозок выплачивается через транспортно-экспедиторские компании, не являющиеся перевозчиками, данный доход может дополнительно включать вознаграждение посредника или стоимость прочих услуг экспедитора. В связи с этим необходимо устанавливать фактический размер каждого вида дохода в общей сумме платежа и определять соответствующие налоговые последствия.

Применительно к доходам иностранных компаний от международных перевозок, в том числе морских, указанная ситуация при определенных условиях влечет дополнительные налоговые риски для российских организаций, оплачивающих такие перевозки. В случае если такая оплата перечисляется не непосредственно перевозчику и если договором не предусмотрено разделение платежей по типам услуг, не исключена переквалификация выплачиваемого дохода в доход взаимозависимой иностранной компании от иных услуг, что приводит к повышению ставки налога на прибыль для российской компании с 10% (установленных для международных перевозок) до 15% (установленных для иных услуг).

Возможна и обратная ситуация, когда российской организации, оплатившей экспедиторские услуги независимому иностранному исполнителю, вменят 10% налог на прибыль, подлежащий удержанию, поскольку, по мнению налоговых органов, данные услуги, например, содержат значительный элемент обязательств по международной перевозке.

Для снижения указанного риска налоговики рекомендуют разграничивать стоимость каждой услуги в договорах. Между тем на практике бизнес может быть не особо заинтересован в полном раскрытии себестоимости комплексной транспортно-экспедиционной услуги, так как порой стоимость экспедиционной и/или иной сопутствующей перевозке услуги может превышать стоимость самой перевозки, и стороны часто не слишком желают сообщать такие сведения.

Данная проблематика обсуждалась, в частности, на Экспертном совете при ФНС России 10 июля 2024 г., что подтверждает необходимость методологической проработки вопросов по налогообложению организации международных перевозок с разной степенью вовлеченности экспедиторов.

При той тщательности, с какой контролирующие

органы относятся к действиям, совершаемым каждой стороной внешнеэкономического договора, неизбежно возникает риск произвольной интерпретации коммерческого договора в исключительно профискальных интересах, особенно в ситуациях, где виды услуг и обязанности по договору разграничены нечетко.

В более общем плане ситуация усугубляется еще и тем, что в качестве услуги, приобретаемой российской организацией от своей взаимозависимой иностранной компании, налоговые органы могут квалифицировать и иные действия, которые должны совершаться иностранным партнером без оплаты, например, в качестве исполнения своих обязанностей по договору.

К сожалению, с вышеуказанными осложнениями организация может столкнуться только тогда, когда возможности по корректному отражению условий в договоре уже ограничены, первичные документы подписаны, а на горизонте уже виднеется письмо из налоговой о проведении предпроверочного анализа. Чтобы минимизировать риск возникновения данных ситуаций, налоговых юристов, а также того самого опытного бухгалтера, целесообразно привлекать к работе еще на стадии согласования соответствующих условий договоров. По крайней мере, направление, в котором следует работать для подготовки защитного пакета документов по возможному налоговому спору, будет определено заблаговременно.

Цели фискальных органов вполне понятны. Однако

здесь необходимо учитывать и интересы бизнеса, который из-за усиления санкционных ограничений вынужден прибегать к организации денежных и товарных потоков, используя различные посреднические структуры. При этом в отличие от «досанкционных» времен задействие посредников для серьезного бизнеса сейчас является скорее необходимостью, чем оптимизацией налогообложения.

При таких обстоятельствах учитывать текущую экономическую конъюнктуру внешнеэкономической деятельности в рамках защиты бизнеса от формальных налоговых претензий целесообразно не на уровне ожидаемых методологических разъяснений, а на уровне прямых норм федерального законодательства (например, по аналогии с тем механизмом, который был использован в вышеуказанном законе № 539-ФЗ для временного продления налоговых преференций).

Необходимость «налогового одобрения» посреднических моделей в сфере международных перевозок именно на уровне закона обусловлена тем, что возможные претензии налоговиков в рамках выездных проверок деятельности бизнеса за 2024 год могут появиться только в 2027 году, когда может уже позабыться, в каких условиях приходилось действовать бизнесу в далеком 2024 году. Защитой от таких претензий в данном случае могут быть только прямые нормы закона, а не разрабатываемые методические рекомендации.

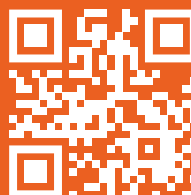


Chervets.Partners — юридическая фирма, сочетающая современные подходы и традиции профессии. Мы консультируем бизнес, некоммерческий сектор и частных лиц по вопросам российского и иностранного права.

Особенность нашего подхода — совмещение экспертизы в области права и экономики для разработки решений, отвечающих требованиям законности и деловым задачам клиентов.

- ▶ РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ
- ▶ СОПРОВОЖДЕНИЕ ВЭД
- ▶ КОРПОРАТИВНОЕ ПРАВО / M&A / ФИНАНСОВЫЕ СДЕЛКИ
- ▶ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ И ИТ
- ▶ ЧАСТНЫЕ КЛИЕНТЫ
- ▶ НАЛОГОВОЕ КОНСУЛЬТИРОВАНИЕ И СПОРЫ
- ▶ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И ФИНАНСОВЫЙ АНАЛИЗ
- ▶ УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ЗАЩИТА

chervets.partners



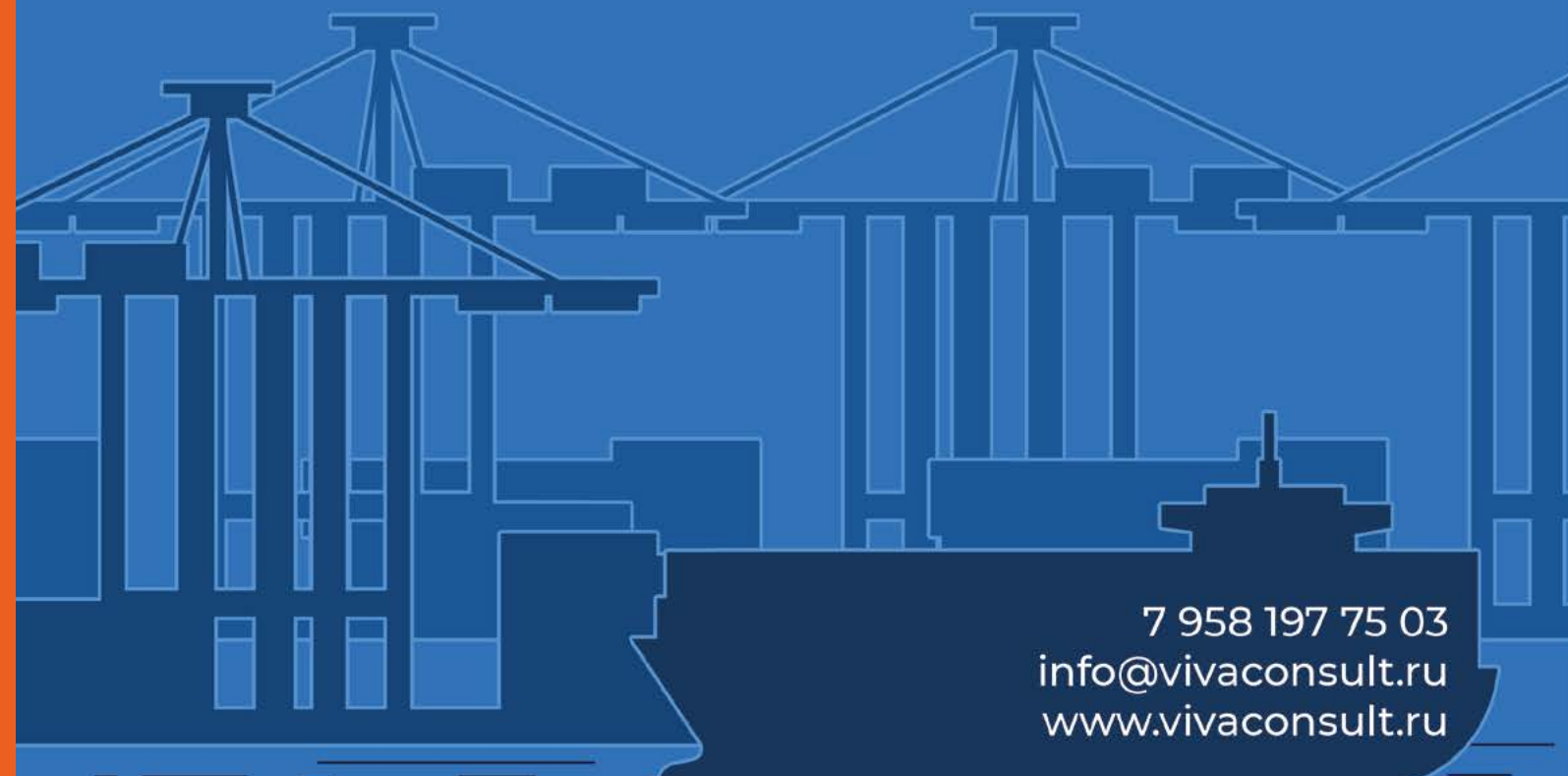
tg: @chervetspartners



ЭКСПЛУАТАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТОВ И ТЕРМИНАЛОВ

📅 24 октября 2024

📍 Санкт-Петербург



7 958 197 75 03
info@vivaconsult.ru
www.vivaconsult.ru



СОЮЗ-С

КОМПЛЕКСНЫЕ УСЛУГИ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА
ПОСТАВКА / ИНЖИНИРИНГ / МОНТАЖ / ПУСКОНАЛАДКА / СЕРВИС



КОНТАКТЫ:

г. Санкт-Петербург, улица Невельская,
дом 7, литер К, пом. 5-Н-16

office@souz.su; tech@souz.su
+7 (812) 329 03 94; +7 (911) 256 62 78

1. Монтаж, шеф монтаж, подключение к судовым системам, ПНР, гарантийное и постгарантийное обслуживание систем и групп оборудования.
2. Работа с радиоэлектронными системами навигации, связи и опознавания.
3. Поставка оборудования, механизмов и их частей, ЗИП и расходных материалов.
4. Заключение договоров с заводами-изготовителями на выполнение работ на борту. Гарантийные обязательства от имени производителей.
5. Технические консультационные услуги, экспертиза проектов, инжиниринг, разработка решений, сопровождение.



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Приглашаем командный и рядовой состав
на работу на судах компании.

Под управлением компании находится самый
современный и крупный флот судов класса
«река-море» в России, нефтеналивные суда,
балкеры и пассажирские суда под различными
флагами и классификационными обществами.

Технический менеджмент судов

Подбор и управление экипажем

Надзор за строительством судов

Управление безопасностью

Охрана труда

Морское страхование судов

Регистрация судов

Технический аудит судов

г. Санкт-Петербург, Наб. реки Фонтанки, 161

+7 (812) 401-9920 / +7 (812) 449-1791

secretary@inok-tm.com;

cv@inok-tm.com

www.inok-tm.com

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ



РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ

1703 - 2024

320 ЛЕТ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



**ООО «Северо-Западное речное пароходство» —
всегда служить на благо России!**

📍 198207, г. Санкт-Петербург, Ленинский пр-т, д. 119, лит. Б

✉ oooszrp@mail.ru

🌐 WWW.OOOSZRP.RU

☎ 8 (812) 688 72 08



АВГУСТОВСКИЕ БУДНИ МАКАРОВКИ

Еще до начала учебного года сотрудники и учащиеся ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова уже дали «полный вперед» флотским мероприятиям. Так, 17–18 августа в акватории Кронштадтского рейда и парка «Остров Форт», в Музее военно-морской славы для юных участников семейного фестиваля «Остров мечтателей» было организовано новое яркое мероприятие «Мечтаем о море!».

Инициатором и организатором выступил Морской федеральный ресурсный центр дополнительного образования детей Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. В музейном комплексе «Подводная лодка «Ленинский комсомол» «К-3» представители ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова и клуба юных моряков «Адмиралтеец» проводили мастер-классы по такелажной подготовке, вязанию морских узлов, по флажному семафору и флагам международно-го свода сигналов, по морской подготовке-подаче выброски на точность, по устройству судна «Шлюпка — парта моряка». Для проведения мастер-классов были развернуты станки для вязания морских узлов, флаги расцветивания, выброска и прицельное кольцо, макет шлюпки и плакаты по устройству судна, интерактивная панель с демонстрацией визуальной сигнализации по флажному семафору и флажки для отработки навыков по флажной сигнализации.

Динамичные тренировки под парусами на Кронштадтском рейде, интерактивные мастер-классы по станциям — действенное средство для профориентации школьников в сфере морской деятельности, патриотического воспитания на морских традициях, продвижения здорового образа жизни, укрепления дружбы между жителями и гостями Кронштадта и Санкт-Петербурга.

После прохождения всех станций посетителей ждала игра-викторина ко Дню тельняшки. 150 лет назад 19 августа 1874 г. по инициативе Великого Князя Константина Романова, носившего высший военно-морской чин — генерал-адмирал, император Александр II подписал указ о введении новой формы, которым тельняшка (специальная нательная рубашка) была определена как обязательная часть одежды русского моряка. Синие и белые поперечные полосы тельняшек соответствовали цветам Андреевского флага — официального флага русского военно-морского флота. И предполагалось, что новая часть обмундирования будет отличаться удобством и функциональностью.

С тех пор 19 августа в России отмечается день рождения русской тельняшки.

Прообразы тельняшек появились во времена расцвета парусного флота в начале 18 века. Это была практичная одежда: хорошо сохраняет тепло, плотно облегает тело, не ограничивает движений при работе, быстро сохнет. Тельняшка имела цветные полосы, и в ней человек был виден издали и отчетливо на фоне светлых парусов и неба.

Сегодня моряки гражданского морского и речного транспорта носят тельняшки с длинными рукавами с чередующимися поперечными полосами белого и темно-синего цветов. Полосатые рубашки различных видов носят военные и гражданские моряки в разных странах мира. И лишь в России она стала особым символом, отличительным знаком настоящих мужчин. Моряки всех поколений русского флота называют ее «морской душой» и с удовольствием носят не только во флотской жизни, но и в быту. Полосатую рубашку особо почитают все моряки и речники, а также сотрудники и курсанты учебных заведений водного транспорта.

В парусных выходах ко Дню тельняшки приняли участие четыре яхты Санкт-петербургских яхт-клубов «Былина», «Диана», «Аврора» и «Новелла», на которых в море выходили девушки и юноши из Кронштадта, воспитанники морских кадетских классов и клубов юных моряков из Санкт-Петербурга.



Сразу за этими событиями 22 августа представители Совета самоуправления курсантов и студентов ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова во главе с и. о. проректора по молодежной политике Игорем Белоголовцевым приняли участие в спортивно-патриотическом мероприятии в честь Дня российского флага вместе с жителями Кировского района Санкт-Петербурга, районным отделением «Движения Первых»! Макаровцы также были волонтерами мероприятия.

День Государственного флага Российской Федерации, установленный Указом Президента РФ № 714 от 20 августа 1994 г. «в связи с восстановлением 22 августа 1991 г. исторического российского трехцветного государственного флага, овеянного славой многих поколений россиян, и в целях воспитания у граждан России уважительного отношения к государственным символам», отмечается ежегодно 22 августа. Государственный праздник также отмечают курсанты «Макаровки», находящиеся на борту парусника «Мир». Торжественное построение на корме учебного судна собрало вместе практикантов, руководителей практики и членов экипажа. Поздравление ректора университета Сергея Барышникова, проникновенные слова руководителей и, конечно, подъем государственного флага вдохновляют на успешное завершение практической подготовки.

В учебных городках ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова на общих построениях курсантов и студентов регулярно проходят торжественный подъем и спуск государственного флага Российской Федерации. Право это сделать получают лучшие учащиеся университета.

24-25 августа в Калининградском порту прошел иммерсивный фестиваль «Паруса Мира» с участием университета. Мероприятие было организовано АНО «Паруса Мира» при поддержке Министерства по культуре и туризму Калининградской области.

Организаторами фестиваля была подготовлена насыщенная программа. Гостям представилась уникальная возможность посетить парусное учеб-

ное судно «Мир» и научно-исследовательское судно «Академик Иоффе». На «Мире» для гостей лучшими гидами стали, конечно, курсанты ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова, уже более 40 лет ежегодно проходящие на судне плавательную практику. Под руководством старшего руководителя практики Марка Килнаса курсанты провели сотни гостей фестиваля по палубам парусника, вместе поднялись на ходовой мостик, заглянули в каюты и кубрики, рассказали об истории судна, его достижениях.

На причале и палубе парусника для посетителей были подготовлены различные мастер-классы, в которых принимали активное участие члены экипажа ПУС «Мир», сотрудники и курсанты университета. Все желающие, в том числе и самые молодые посетители, могли поупражняться в вязании морских узлов под руководством боцмана парусника «Мир» и курсантов университета. Оба дня проводились соревнования в перетягивании каната и метании выброски.

В рамках программы фестиваля работал стенд университета. Заместитель директора департамента по конвенционной подготовке Максим Шишов вместе с курсантами знакомил посетителей с головным ВУЗом, Колледжем и филиалами. Был отмечен высокий интерес к «Макаровке». Больше всего гостей интересовала информация о направлениях подготовки, осуществляемых в Университете, условиях поступления на программы высшего и среднего профессионального образования, проходном балле, условиях прохождения плавательной практики и дальнейшего трудоустройства для плавспециальностей.

Мероприятие прошло в атмосфере позитива и доброжелательности. Гости и участники получили массу положительных эмоций.

Университет благодарит АНО «Паруса Мира» за отличную организацию фестиваля, популяризацию морского образования, морских профессий и парусного спорта. Нет сомнений, что в следующем году это мероприятие соберет еще больше заинтересованных морской тематикой людей.



8–9 АВГУСТА 2024 Г., АРХАНГЕЛЬСК

II ФОРУМ «АРКТИКА — РЕГИОНЫ»

МЕРОПРИЯТИЕ СОСТОЯЛОСЬ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ МИНИСТЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ

Организатором мероприятия выступило Правительство Архангельской области, соорганизатором — компания «НЕВА-Интернэшнл». Титульным партнером Форума стала госкорпорация «Росатом», партнерами деловой программы — Российский морской регистр судоходства, Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) и Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие».

В течение двух дней в работе Форума приняли участие свыше 1300 делегатов из более чем 40 регионов России. Правительственные делегации представляли Архангельскую область, Москву, Санкт-Петербург, Мурманскую область, Ненецкий автономный округ, Республику Саха (Якутия), Чукотский автономный округ, Республику Карелия, Красноярский край, Ханты-Мансийский автономный округ (Югра), Республику Коми и Ямало-Ненецкий автономный округ. Среди участников — представители госкорпораций, федеральных и региональных органов власти, портовой деятельности, операторы нефтегазовых и горнорудных проектов в Арктике, производители и поставщики инфраструктурных решений для освоения ресурсной базы Арктики, владельцы транспортного, промыслового и ледокольного флота, представители финансового сектора, крупных промышленных и логистических компаний, крупнейших судостроительных, машиностроительных и судоремонтных предприятий, проектных организаций, инжиниринговых и строительных подрядчиков, осуществляющих деятельность в Арктике, отраслевые эксперты, представители научных и образовательных организаций, а также сферы туризма. Кроме того, Форум посетили иностранные делегаты из дружественных стран: Китая, Казахстана, ОАЭ и Индии.

В целом II Форум «Арктика — Регионы» был направлен на выработку совместных решений для эффективного развития судоходства и морской логистики по Северному морскому пути, строительства и ремонта арктического флота, модернизации портовой инфраструктуры и кадрового обеспечения. Деловая повестка затрагивала стратегические вопросы федерального значения, при этом особое внимание было сфокусировано на строительстве нового глубоководного района морского порта, предусмотренного Комплексным планом развития Архангельского транспортного узла до 2035 года, а также обсуждению мастер-плана Архангельской агломерации. «Предлагаемый сегодня мастер-план — это набор мероприятий, который связан с социальным и экономическим развитием. Базовое направление включает строительство нового глубоководного района порта, что станет драйвером для развития экономики. Не менее важно укрепление научно-образовательного

звена: сейчас строится межвузовский кампус. Это позволит нам связать воедино возможности наших образовательных учреждений и науки, которая должна работать по заказу крупного бизнеса и разрабатывать те проекты, которые в дальнейшем будут коммерциализироваться на предприятиях. Ну а самое главное — сохранить ту историю, которой гордится Архангельская область, при этом создать современную конкурентную экономику будущего», — прокомментировал губернатор Архангельской области Александр Цыбульский.

Всего в рамках Форума состоялось более 20 деловых мероприятий, включая стратегические сессии и круглые столы. На них выступили свыше 200 спикеров.

В центре внимания пленарного заседания «Арктика — на шаг впереди» стали новые подходы к использованию минерально-сырьевой базы Арктики, развитию Северного морского пути и раскрытию инвестиционного потенциала арктических регионов. В дискуссии приняли участие министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, специальный представитель госкорпорации Росатом по вопросам развития Арктики, заместитель председателя госкомиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов, вице-президент по федеральным и региональным программам ГК «Норильский никель» Андрей Грачев и другие представители власти и бизнеса.

При поддержке Минвостокразвития России прошла серия тематических сессий, посвященных развитию опорных городов Арктической зоны РФ. В дискуссиях приняли участие представители делегаций северных регионов, федеральных министерств и ведомств, руководители ведущих научных и образовательных организаций и другие эксперты. Они обсудили лучшие мировые практики для мастер-планов опорных городов АЗРФ, особенности строительства за полярным кругом, инструменты развития арктических городов, арктическую медицину, развитие науки и технологий, а также внутреннего туризма в Арктике.

При поддержке ГК «Росатом» была организована масштабная конференция по СМП в двух частях. На сессии «Северный морской путь — арктическая связь регионов» речь шла о новых арктических проектах, которые могут быть реализованы с развитием СМП, а также интеграции инфраструктуры Северного пути в уже действующие проекты. На сессии «Безопасность в Арктике — приоритеты» подробно обсуждалось применение Единой платформы цифровых сервисов Северного морского пути, а также механизмы сотрудничества судовладельческих компаний

и морских операторов с профильными ведомствами по сбору и анализу данных в Арктике.

«В условиях переориентирования цепочек поставок на Восток, а также транспортной напряженности на участках Восточного полигона железных дорог морской порт Архангельск является альтернативным транспортным хабом для перевалки грузов. Сейчас ведется проработка вопроса включения морского порта Архангельск в проект «Росатома» и DP World (ОАЭ) «Международная контейнерная логистика», который подразумевает контейнерные перевозки через СМП между восточной и западной частью Евразии по маршруту Владивосток — Мурманск», — сообщил первый заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов.

Специальный представитель ГК «Росатом» по вопросам развития Арктики, заместитель председателя государственной комиссии по развитию Арктики Владимир Панов заявил, что в этом году грузоперевозки по СМП установят новый абсолютный рекорд. Особенно быстро растет транзит. В первую очередь, это грузы российских компаний, идущие из портов Северо-Запада в страны АТР.

«Для реализации всех запланированных проектов необходимо уже в ближайшие годы обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути, — убежден эксперт. — Это потребует к 2030 году группировки не менее 14 ледоколов в западной и восточной части СМП».

О современных технологиях, предлагаемых Объединенной судостроительной корпорацией для устойчивого освоения Арктики, рассказал заместитель генерального директора по инновационному и техническому развитию ОСК Василий Бойцов. По его словам, ОСК синхронизирует свою стратегию со стратегией развития судостроительной отрасли, которую готовит Министерство промышленности и торговли России. В свою очередь, управляющий директор Китайской транспортно-логистической компании Ке Цзинь отметил, что КНР первой зашла в прошлом году на СМП и в этом году наращивает количество рейсов.

Российский морской регистр судоходства провел панельную дискуссию «Строительство гражданского флота и морской техники для Арктики» и практическую сессию «Технологический суверенитет в Арктике. Импортозамещение в отрасли судостроения».

Отдельный блок был посвящен вопросам кадрового обеспечения отрасли. В частности, на круглом столе «Возможности программы «Муравьев-Амурский 2030» для регионов Арктической зоны Российской

Федерации» речь шла о расширении программы подготовки управленческих кадров для Дальнего Востока с включением в нее территории Российской Арктики. Кроме того, впервые был представлен молодежный трек. В частности, обсуждалось молодежное предпринимательство в Арктической зоне РФ.

В качестве поддержки Форума была развернута яркая выставочная экспозиция. Правительство Архангельской области представило объединенный стенд крупнейших предприятий региона, включая Центр пропульсивных систем ЦС «Звездочка», Архангельский морской торговый порт, Архангельскую ремонтно-эксплуатационную базу флота, Архангельский траловый флот, Архангельский целлюлозно-бумажный комбинат, «Промышленные технологии», СПО «Арктика» и др. Также большое внимание посетителей привлекли индивидуальные стенды ГК «Росатом», «Северстали», НПО «Спецкабель», «ГМС Групп», «Импорт Лубрикантс». Всего было представлено 50 экспонентов. VIP-делегация с участием губернатора Архангельской области Александра Цыбульского совершила официальный обход выставки.

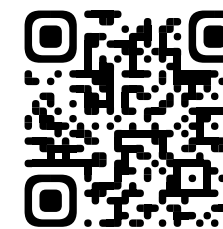
На полях Форума подписано шесть соглашений о сотрудничестве.

Ключевыми площадками стали театр им. М.В. Ломоносова и площадь перед театром, где специально были возведены два конгрессно-выставочных павильона «Полярный» и «Морской».

Около 200 делегатов посетили уникальные экспозиции на крупнейшие предприятия региона: ЦС «Звездочка», «Промышленные технологии», Архангельский целлюлознобумажный комбинат и Архангельский морской торговый порт.

В рамках культурной программы на приветственном ужине для VIP-участников присутствовали 150 человек, на торжественном приеме от имени губернатора Архангельской области — около 1000 человек. Речную прогулку по Северной Двине на уникальном пароходе-колеснике «Н.В. Гоголь» совершили 300 человек. Также все желающие смогли посетить верфь традиционного деревянного судостроения на Мосеевом острове и Архангельский государственный музей-заповедник деревянного зодчества и народного искусства «Малые Корелы».

В дальнейшем Форум «Арктика — Регионы» планируется проводить ежегодно летом в Архангельске.



Сайт мероприятия:
<https://arcticports.ru>



СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ И ОТКРЫТИЕ УЧАСТКА ПУНКТА ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ В МОРСКОМ ПОРТУ



Беляков Валерий Николаевич

советник генерального директора ООО «МОРБАЗА», экс-заместитель капитана морского порта Темрюк, капитан I ранга запаса, заслуженный работник транспорта Кубани

В данной статье мы постараемся осветить особенности проведения основных мероприятий, организации работ по строительству (реконструкции) и открытию (далее — строительству) участка пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации (далее — участок пункта пропуска) в морском порту. При этом подразумевается, что пункт пропуска в морском порту уже открыт, а объекты инфраструктуры морского порта для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля введены в эксплуатацию и функционируют.

Для обеспечения функционирования пункта пропуска на перегрузочном комплексе или на его отдельном участке нами будет рассмотрена процедура организации строительства и технического оснащения специальной проходной для размещения сотрудников пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих контроль на данном перегрузочном комплексе (участке перегрузочного комплекса), а также обустройства территории необходимыми техническими средствами.

Одним из основных условий при подготовке комплекта документов по строительству участка пункта пропуска является обязательное включение земельного участка в границы морского порта.

В случае необходимости включения земельного участка в границы морского порта процедура включения рассмотрена в нашем журнале «МОРБАЗА» выпуск №1 (3) 2024 (стр. 29–31).

В соответствии с требованиями статьи 12 Закона Российской Федерации от 01.04.1993 № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации» и пункта 3.1 «Правила установления, открытия, функционирования и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 26.06.2000 № 482:

«Проектирование, строительство (реконструкция) и оборудование зданий, помещений, сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска, осуществляются за счет средств федерального бюд-

жета и иных источников финансирования, предусмотренных законодательством Российской Федерации (далее — иные источники финансирования) (при условии передачи на безвозмездной основе зданий, помещений и сооружений для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля в пункте пропуска)».

Строительство участка пункта пропуска — достаточно сложный и трудоемкий процесс, требующий от инвестора обеспечить выполнение всех требований государственных контрольных органов пункта пропуска (далее — ГКО) по обустройству и техническому оснащению.

Учитывая тот факт, что пункт пропуска в морском порту открыт и функционирует, а все основные подразделения ГКО размещены в общепортовом здании, для открытия участка пункта пропуска на отдельном перегрузочном комплексе (терминале) достаточно будет осуществить строительство специальной проходной для сотрудников ГКО, непосредственно работающих на данном терминале, а также провести обустройство территории в соответствии с требованиями.

С целью сокращения сроков строительства участка пункта пропуска на перегрузочном комплексе, а также снижения затрат считаем целесообразным сооружать здание специальной проходной для размещения ГКО из легко возводимых конструкций модульного типа. При этом, чтобы избежать процедуры отнесения здания специальной проходной к объекту капитального строительства, монтаж модулей здания выполнить без устройства капитального фундамента. В качестве фундамента возможно использование дорожных плит и закладных элементов с последующим оформлением Технического заключения кадастрового инженера по привязке здания специальной проходной к кадастровому кварталу земельного участка. При сооружении капитального строения необходимо будет оформлять акт ввода в эксплуатацию в соответствии с Градостроительным кодексом, для чего потребуется согласование с различными муниципальными органами, а также задействование комиссии

муниципального образования с оформлением соответствующего комплекта документов.

Для получения Технического задания, учитывающего требования ГКО, и последующей разработки проектной документации необходимо подготовить и отправить обращение в Минтранс России, в котором представить следующие данные:

1. Нормативно-правовое закрепление решения на реконструкцию морского пункта пропуска.
2. Наименование, назначение и категория пункта пропуска, его местоположение.
3. Сведения о включении перегрузочного комплекса в план обустройства.
4. Описание перегрузочного комплекса, данные о сроках проведения проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ.
5. Проектная пропускная способность пункта пропуска, характер, номенклатура и объемы перемещаемых через пункт пропуска товаров и грузов, количество транспортных средств или лиц, пересекающих границу, режим работы.
6. Описание инфраструктуры планируемого отдельного технологического объекта пункта пропуска (перегрузочного комплекса).
7. Описание технологического процесса обработки внешнеэкономических грузов на территории предполагаемого перегрузочного комплекса.



Основные этапы строительства участка морского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации на территории перегрузочного комплекса

Процедуру подготовки комплекта документов и проведения основных мероприятий и работ по строительству участка пункта пропуска на перегрузочном комплексе можно разбить на следующие основные этапы:

1. Подготовка обращения в Минтранс России (Департамент государственной политики по обустройству пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации) на получение технических требований от ГКО (Пограничная служба ФСБ России, ФТС России, Роспотребнадзор, Россельхознадзор) на обустройство и техническое оснащение участка пункта пропуска.
2. Проведение заседания Координационного совета морского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту по вопросу реконструкции морского пункта пропуска на участке территории перегрузочного комплекса.
3. Подготовка документов в Минтранс России

для издания приказа о реконструкции пункта пропуска на участке территории перегрузочного комплекса.

4. Заключение договора с проектной организацией, имеющей лицензию на работу со сведениями, составляющими государственную тайну, на проектирование объектов пункта пропуска (стадия «П»).

5. Разработка проектно-сметной документации на реконструкцию морского пункта пропуска на территории перегрузочного комплекса (стадия «П»):

- подготовка обоснованных материалов с учетом фактической процедуры функционирования пункта пропуска и ее оптимизации с целью сокращения затрат при строительстве объектов пункта пропуска и их техническом оснащении;
- согласование разработанных технических решений с ГКО на этапе проектирования.

6. Разработка проекта пределов участка пункта пропуска:

- разработка (уточнение) схемы территории и акватории участка пункта пропуска на территории перегрузочного комплекса;
- заключение договора с сертифицированной организацией на определение координат точек пределов участка пункта пропуска;
- проведение работ по определению координат точек пределов участка пункта пропуска и обработка полученных результатов подрядной организацией;
- разработка на основании полученных результатов проекта, определяющего пределы участка пункта пропуска; разработка и согласование Технического отчета с планируемыми координатами пункта пропуска в системе ГСК-2011.

7. Согласование проектной документации (стадия «П») с ГКО пункта пропуска:

- представление документов ГКО и их корректировка с учетом выставленных замечаний.

8. Заключение договора с проектной организацией, имеющей лицензию на работу со сведениями, составляющими государственную тайну, на проектирование объектов пункта пропуска (стадия «Р»).

9. Заключение договора с подрядной организацией на выполнение работ по строительству здания специальной проходной, подключению необходимых инженерных сетей и коммуникаций, оформлению строительно-монтажной документации при строительстве (стадия «Р»).

10. Заключение договора с подрядной организацией на прокладку и монтаж оборудования волоконно-оптической линии связи (далее — ВОЛС) для реконструируемого участка пункта пропуска.

11. Выполнение работ по строительству и монтажу ВОЛС. Подготовка отчетных документов (акты, схемы, рефлектограммы), формирование и изготовление паспорта смонтированной ВОЛС.

12. Выполнение работ по строительству здания специальной проходной, подключению необходимых инженерных сетей и коммуникаций:

- контроль за сроками, полнотой и качеством выполняемых работ;
- оформление актов скрытых работ;
- контроль за оформлением строительно-монтажной документации (стадия «Р»).

13. Заключение договора с подрядной организацией, имеющей лицензию на работу со сведениями, со-

ставляющими государственную тайну, на выполнение строительно-монтажных и пуско-наладочных работ по обустройству пункта пропуска техническими средствами государственного контроля, вспомогательным оборудованием и оформлению строительно-монтажной документации (стадии «Р» и «И»).

14. Заключение договора с подрядной организацией на подготовку материалов Технического заключения кадастрового инженера по привязке здания специальной проходной к кадастровому кварталу земельного участка (если здание специальной проходной не капитальное, не жилое, выполнено из легковозводимых конструкций).

15. Оформление права собственности на построенное здание.

16. Оформление акта ввода здания специальной проходной в эксплуатацию в соответствии с требованиями Градостроительного кодекса, постановка на кадастровый учет, оформление права собственности на построенное здание (если здание специальной проходной является объектом капитального строительства).

17. Выполнение строительно-монтажных и пуско-наладочных работ по обустройству участка пункта пропуска техническими средствами государственного контроля и вспомогательным оборудованием:

- контроль за сроками, полнотой и качеством выполняемых работ;
- оформление актов скрытых работ;
- контроль за оформлением строительно-монтажной документации (стадии «Р» и «И»);
- контроль за проведением пуско-наладочных работ и оформлением актов.

18. Приемка завершенных объектов строительства, оформление и утверждение актов ввода объектов в эксплуатацию:

- планирование мероприятий по приемке завершенных объектов с участием представителей ГКО пункта пропуска;
- подготовка, оформление и утверждение актов ввода объектов в эксплуатацию.

19. Проведение Координационного совета пункта пропуска по вопросу готовности объектов участка пункта пропуска к проведению межведомственной комиссии (далее — МВК), утверждению корректуры Технологической схемы и Паспорта пункта пропуска:

- подготовка материалов для проведения Координационного совета пункта пропуска;
- согласование даты проведения Координационного совета пункта пропуска с ГКО пункта пропуска;
- подготовка предложений по корректуре Технологической схемы и Паспорта пункта пропуска.

20. Подготовка и направление в Минтранс России комплекта документов с ходатайством об издании приказа о назначении МВК и проверке ею соответствия участка пункта пропуска в пределах реконструированного пункта пропуска требованиям ГКО.

21. Организация проверки МВК соответствия объектов участка пункта пропуска требованиям ГКО:

- подготовка плана встречи, доставки и размещения членов МВК;
- организация мероприятий по работе и подведению итогов работы МВК.

22. Заключение договора с ФГКУ Росгранстрой

на передачу объектов пункта пропуска в эксплуатацию.

23. Корректировка Технологической схемы работы пункта пропуска в пределах территории реконструированного участка пункта пропуска.

24. Корректировка Паспорта пункта пропуска.

25. Издание приказа Минтранса России об открытии реконструированного участка пункта пропуска на территории перегрузочного комплекса.

Нормативные правовые акты по открытию пункта пропуска

1. Закон Российской Федерации от 01.04.1993 № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации».

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2007 № 930 «Об утверждении общих требований к строительству, реконструкции, оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу».

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.01.2008 № 26 «О порядке создания зон таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 94 «О видах контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

5. Постановление Правительства Российской Федерации от 07.04.2008 № 253 «Об утверждении Правил определения пределов пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации».

6. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.06.2008 № 482 «Об утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации».

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.05.2022 г. № 856 «Об особенностях открытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации».

8. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.09.2008 № 142 «Об утверждении типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации транспортного контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

9. Приказ Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 31.10.2008 № 1349 «Об утверждении типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

10. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 09.12.2008 № 701-н «Об утверждении типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации санитарно-карантинного контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

11. Приказ Министерства сельского хозяйства Российской Федерации от 23.06.2008 № 270 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации ветеринарного контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

12. Приказ Министерства сельского хозяйства Российской Федерации от 23.06.2008 № 271 «Об утверждении Типовых требований к оборудованию и техническому оснащению зданий, помещений и сооружений,

необходимых для организации карантинного фито-санитарного контроля, осуществляемого в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».

В нашей статье рассмотрены основные моменты, связанные с организацией строительства (реконструкции) и открытия участка пункта пропуска. Открытие участка пункта пропуска на перегрузочном комплексе осуществляется приказом Министерства Транспорта Российской Федерации на основании акта работы Межведомственной комиссии.

Мы готовы оказать содействие юридическим лицам в выполнении данных работ и оформлении необходимых документов.

Почта для запросов: marinerus@inbox.ru



Общество с ограниченной ответственностью
Волго-Балтик Логистик

ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЁР ПО ДОСТАВКЕ ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ



Волго-Балтик Логистик занимается комплексным транспортно-экспедиционным обслуживанием крупногабаритных и тяжеловесных грузов, включающим:

- Морские и речные перевозки КТГ/ партий КТГ на судах и баржах;
- Перегрузочные операции кранами / способом ро-ро в портах и на специализированных причалах;
- Наземная доставка КТГ различными видами транспорта;
- Буксировочные операции любой сложности, включая буксировки плавучих модулей.

Собственный флот судоводного дивизиона Группы Компаний (более 200 сухогрузных судов, а также большое количество буксиров и барж в управлении)

Эксклюзивный коммерческий агент компании Jumbo—SAL—Alliance в России и СНГ

Общество с Ограниченной Ответственностью «Волго-Балтик Логистик» (ООО «ВБЛ») 191119, Санкт-Петербург, ул. Марата, дом 69-71, литер А, помещ. 21-Н, БЦ «RENAISSANCE PLAZA», тел.: +7 (812)3802323; email: reka@vblc.ru; сайт: www.vblc.ru



НЕРУДОВ

СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ



- Строительство и реконструкция причалов, причальных стенок, мостов, набережных.
- Дноуглубительные работы, забивка и демонтаж шпунта.
- Вывоз и утилизация грунтов водным транспортом, очистка русел рек.
- Перевозка твёрдых и инертных грузов на водном транспорте.
- Буксировка негабаритных объектов по внутренним водным путям.
- Подводно-технические и водолазные работы.
- Поставка нерудных строительных материалов водным транспортом.

20 более лет на рынке

Московская обл,
г. Жуковский,
ул. Наркомвод 4а,
причал Кратово
тел: 8 (985) 922-31-93
8 (958) 184-49-49
e-mail: nerudov1@yandex.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ
МОРБАЗА
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ **МАРИНЕРУС**

«МОРБАЗА» — профессиональный специализированный журнал, посвященный судоходству, морскому строительству, негабаритной логистике, гидротехнике и смежным направлениям.



АДРЕСНАЯ РАССЫЛКА
1000+ получателей

ТИРАЖ
1000 экземпляров

ПЕРИОДИЧНОСТЬ
4 раза в год

РАСПРОСТРАНЕНИЕ

- ФГБУ Администрации морских портов
- ФБУ Администрации бассейнов ВВП
- Морские и речные порты
- Организации в ведении Росморречфлота
- Судоходные компании, судовладельцы
- Страховые компании
- Российский морской регистр судоходства и филиалы
- Российское Классификационное Общество и филиалы
- Государственные предприятия (ФГУП)
- Судостроительные и судоремонтные предприятия
- Учебные заведения
- Сюрвейерские компании
- Выставки (в т. ч. международные), форумы, конференции
- Стойки в бизнес-центрах

СТОИМОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ НА 2024-2025 Г.

ФОРМАТ	КОЛИЧЕСТВО НОМЕРОВ					
	1 НОМЕР	2 НОМЕРА	3 НОМЕРА	4 НОМЕРА	5 НОМЕРОВ	6 НОМЕРОВ
Обложка А4 №1	90 000	171 000	243 000	306 000	360 000	405 000
Обложка А4 №2	50 000	95 000	135 000	170 000	200 000	225 000
Обложка А4 №3	50 000	95 000	135 000	170 000	200 000	225 000
Обложка А4 №4	70 000	133 000	189 000	238 000	280 000	315 000
Модуль А4	25 000	47 500	67 500	85 000	100 000	112 500
Модуль 1/2 А4	15 000	28 500	40 500	51 000	60 000	67 500
Модуль 1/4 А4	10 000	19 000	27 000	34 000	40 000	45 000
	СКИДКА	5%	10%	15%	20%	25%

Цены указаны в рублях, НДС не облагается

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К МАТЕРИАЛАМ



www.morbaza.com/journal-trebovaniya

КОНТАКТЫ

+7 (812) 670-38-58

OFFICE@MORBAZA.COM

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

