

Уважаемые коллеги.

Предлагаем Вашему вниманию конспективный обзор встречи представителей Некоммерческого партнерства и руководства Азовского бассейнового филиала РОСМОРПОРТ состоявшейся 27.01.14.

Просим Вас сообщить на нашем сайте Вашу точку зрения на рассматриваемую проблему.

На совещании у директора Филиала РМП Шолоха И.Н. присутствовали.

Со стороны Филиала:

Шолох И.Н. - директор Азовского бассейнового филиала РМП,

Рытиков А.В. - заместитель директора филиала

Попель И.М. - заместитель директора филиала

Вахонин А.В. - заместитель директора филиала

Иванов С.В. – заместитель директора филиала

Богданов А.И. – первый заместитель капитана морского порта Ростов-на-Дону.

Со стороны Партнерства:

Огарев А.В. – Председатель Совета Некоммерческого партнерства

Ткаченко Б.А.- исполнительный директор Некоммерческого партнерства

Сидоркин О.Н. – член Совета некоммерческого партнерства

Фадеев А.Ф. – член Совета Некоммерческого партнерства

Черноштан А.П.- член Некоммерческого партнерства.

Тема совещания «Порядок взимания ледакольного сбора» в портах Ростов-на-Дону и Азов».

А.В. Огарев начал совещание и отметил.

Международные порты Ростов-на-Дону и Азов объявлены Минтрансом РФ открытыми для круглогодичной навигации . В соответствии с

требованиями Устава федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» и Положения «Об Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт»» ст.2.1, п.12 ледокольная проводка должна быть обеспечена силами и средствами филиала. Приказом ФСТ РФ для осуществления ледокольных проводок определена ставка ледокольного сбора, которая взимается в течении определенного объявленного периода (независимо осуществлялась ли проводка на самом деле или нет). Приказ №140 определяет ледокольную проводку как единую операцию, т.е. от кромки льда и до рейда или причала, в зависимости от цели захода судна в порт. В связи с этим РОСМОРПОРТ превышает свои полномочия разделяя понятие «ледокольная операция» на две составляющие- «проводка судна в порт» и «постановка к причалу», относя последнюю на счет судовладельцев, фрахтователей, морских терминалов и т.д. путем вывода ее из ставки ледокольного сбора, переводя ее в отдельно оплачиваемую услугу. Это приводит к увеличению стоимости портозахода на 30% и не содействует привлекательности наших портов, сокращает их грузооборот, сокращает рабочие места и наносит ущерб экономике Ростовской области в целом.

В заключении А.В. Огарев подчеркнул, что предлагаемые участникам транспортного процесса договоры на навигационное обслуживание флота в части ледокольного обеспечения (пункт 2.1.5) противоречат, как Уставу РОСМОРПОРТа так и законодательству РФ.

А.В. Рытиков в своем выступлении отметил. Морские порты Ростов-на-Дону и Азов, в отличии от порта Таганрог, не попадают под действие приказа Минтранса № 140 в части определения понятия «ледокольная проводка», т.к. являются частным случаем, а приказ носит общий характер. По его мнению ледокольная проводка в этих портах заканчивается по прибытии ледового каравана на рейд порта и начинается по выходу судна на рейд и все операции связанные с постановкой судов к причалам и отходом от них на рейды должны проводиться за отдельную плату, т.е. относится к сфере услуг.

Б.А. Ткаченко обратил внимание г-на Рытикова, что РОСМОРПОРТ в части оказания услуг по ледокольной проводке является монополистом и потому не может выходить за рамки установленной ставки.

И.М. Попель пояснила, что расходы на постановку судов к причалам не заложены в ставку ледокольного сбора и их включение может привести к росту самого сбора. Отделение ставки ледокольного сбора от ледокольной

проводки в порту регламентированы специальным приказом центрального аппарата.

С.В. Иванов объяснил, что является членом ледовой комиссии и подтверждает, что если операции по постановки судов к причалам и отход от них производятся по указанию начальника ледового штаба порта, то они производятся за счет ледокольного сбора. Как можно произвести какие либо ледокольные операции во время объявленной ледовой кампании без указания капитана порта он пояснить не смог.

А.И. Богданов задал вопрос, почему возникла эта проблема. По его мнению, это было всегда, т.е. ледокольная проводка до рейда за счет сбора к причалу за свой счет.

А.Ф. Фадеев и О.Н. Сидоркин ответили, что нынешнее состояние фрахтового рынка таково, что вопрос увеличения дисбурсментских расходов негативно воспринимается фрахтователями и приводит к отказу от заходов судов в порты Ростов-на-Дону и Азов.

О.Н. Сидоркин. В течении всей дискуссии неоднократно задавал вопрос кто и как, какими средствами обеспечивает ледокольную проводку в порту Ростов-на-Дону и самое главное кто несет за нее ответственность. Не получив исчерпывающего ответа он сделал вывод, что порт Ростов-на-Дону к зимней навигации 2013-2014 г.г. не готов.

И.Н. Шолох. В заключении заявил, что ледокольные операции по постановки судов к причалам и отход от них будут оплачиваться отдельно. Но данная проблема действительно существует и ее решение, в настоящий момент согласовывается с центральным аппаратом.