

- развитие отечественного финансового рынка на основе появления инновационного финансового инструмента, направленного на привлечение консервативного инвестора;
- привлечение в Россию неспекулятивного международного капитала в отрасли инфраструктуры, на современном этапе достаточно закрытые для прямых иностранных инвестиций.

Список литературы

1. О рынке ценных бумаг: федеральный закон Рос. Федерации от 22 апреля 1996 г. № 39-ФЗ, с изм. и доп.
2. О концессионных соглашениях: федеральный закон Рос. Федерации от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ.
3. Приказ от 23 декабря 2008 г. № 08-59/пз-н ФСФР России.
4. Об особенностях инвестирования в инфраструктуру с использованием инфраструктурных облигаций: проект федерального закона.
5. Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г.: утв. Распоряжением Правительства Рос. Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р.
6. Малиновская О. В. Инфраструктурные облигации — инновационный инструмент финансирования проектов ГЧП на транспорте / О. В. Малиновская, А. В. Бровкина // Финансовая аналитика: проблемы и перспективы. — 2013. — № 11.

УДК 338.47:656.61

И. Б. Волинчиков,
аспирант,
ФГБОУ ВПО «Государственный морской
университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

ИССЛЕДОВАНИЕ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

THE STUDY OF THE KEY ISSUES OF THE RUSSIAN MARITIME TRANSPORT DEVELOPMENT

Правительством РФ запланированы масштабные меры по развитию и стимулированию морского торгового флота России. Анализ статистических данных показывает, что снижение числа судов под российским флагом компенсируется ростом флота, контролируемого российскими компаниями, но находящегося под «удобными флагами». Это говорит о наличии определенных причин, стимулирующих судовладельцев поступать таким образом. От своевременного выявления и устранения таких факторов зависит как успешность реализуемой Правительством РФ программы, так и состояние российского морского торгового флота в дальнейшем.

Russian government has been planning a wide range of arrangements for development and stimulation of Russian marine cargo fleet. Analysis of statistical data shows that the reduction of the quantity of the vessels under the Russian flag is covered by the increasing quantity of the fleet controlled by Russian companies, but being under “the flags of convenience”. Such situation indicates the presence of certain factors which encourage shipowners to act this way. Success of the program implemented by Russian Government as well as Russian merchant fleet future status depends on the early detection and elimination of such factors.

Ключевые слова: морской торговый флот, развитие флота, удобные флаги, российский торговый флот, развитие транспортной системы, морской и речной транспорт, государственная программа, судостроение.

Key words: merchant marine fleet, fleet development, flags of convenience, the Russian merchant fleet, transport system development, sea and river transport, the state program, shipbuilding.

ИСТОРИЧЕСКИ сложилось, что как морской, так и речной флот Российской Федерации является важнейшим видом транспорта в обеспечении внешнеэкономических связей страны, а также при осуществлении внутрироссийских перевозок.

В связи с устареванием и списанием флота, доставшегося Российской Федерации от СССР, интересным представляется вопрос об изменении числа судов под флагом России. Очевидно, что в условиях рыночной экономики решение о целесообразности приобретения судов определенного типа будет приниматься судовладельцами исходя из экономических показателей.

Для анализа динамики состава и структуры торгового флота России за период 2000–2009 гг. рассмотрим данные Росстата [1], приведенные в табл. 1.

Таблица 1

Наличие, структура и динамика морских судов торгового флота РФ за период 2000–2009 гг.

Тип судов		нефтеналивные	наливные прочие	нефтенавалочные и нефтерудовозы	рудовозы и навалочные	для генеральных грузов	грузопассажирские	контейнерные, баржевозы, доковые	Итого по флоту
2000	Число, шт.	237	22	48	36	795	13	27	1178
	От максимального значения, %	75,00	88,00	100,00	100,00	98,03	100,00	100,00	95,15
	От предыдущего года, %	—	—	—	—	—	—	—	—
2005	Число, шт.	310	20	44	31	811	9	13	1238
	От максимального значения, %	98,10	80,00	91,67	86,11	100,00	69,23	48,15	100,00
	От предыдущего года, %	130,80	90,91	91,67	86,11	102,01	69,23	48,15	105,09
2006	Число, шт.	314	18	36	31	776	9	13	1197
	От максимального значения, %	99,37	72,00	75,00	86,11	95,68	69,23	48,15	96,69
	От предыдущего года, %	101,29	90,00	81,82	100,00	95,68	100,00	100,00	96,69
2007	Число, шт.	316	15	32	26	739	8	10	1146
	От максимального значения, %	100,00	60,00	66,67	72,22	91,12	61,54	37,04	92,57
	От предыдущего года, %	100,64	83,33	88,89	83,87	95,23	88,89	76,92	95,74

Таблица 1
(Окончание)

2008	Число, шт.	315	24	30	22	702	8	9	1110
	От максимального значения, %	99,68	96,00	62,50	61,11	86,56	61,54	33,33	89,66
	От предыдущего года, %	99,68	160,00	93,75	84,62	94,99	100,00	90,00	96,86
2009	Число, шт.	309	25	31	21	652	9	8	1055
	От максимального значения, %	97,78	100,00	64,58	58,33	80,39	69,23	29,63	85,22
	От предыдущего года, %	98,10	104,17	103,33	95,45	92,88	112,50	88,89	95,05

Анализируя данные, приведенные в табл. 1, можно сделать вывод, что общее количество морских судов РФ за исследуемый период неуклонно сокращается. К примеру, в 2009 г. количество морских судов составило лишь 85,22 % от показателя 2000 г.

Количество нефтеналивных судов за исследуемый период увеличилось на 72 единицы, или 30,38 %, — это практически единственный тип судов торгового флота, демонстрирующий рост в анализируемом периоде. Вероятнее всего, такая ситуация связана с сырьевой ориентацией внешнеэкономической деятельности России.

Число прочих наливных судов увеличилось незначительно — на 3 единицы, или 13,64 %.

Число комбинированных судов сократилось на 35,42 % — с 48 до 31 единицы. Очевидно, судоходные компании отдают предпочтение специализированным наливным судам в ущерб комбинированным.

Число рудовозов и балкеров за рассматриваемый период сократилось почти в два раза — с 36 до 21 единицы, на 41,67 %.

Аналогичным образом ситуация обстоит и с судами, предназначенными для перевозки генеральных грузов — падение количества в процентном соотношении не так значительно, на 17,99 %, с 795 до 652 единицы, однако в абсолютных величинах снижение числа судов значительнее, чем для рассмотренных ранее типов судов.

Количество контейнерных судов и баржевозов снизилось с 27 до 8 единиц — падение показателя в три с половиной раза. Несмотря на общемировое развитие контейнерных перевозок, Россия имеет только одну крупную специализированную национальную компанию — линейного оператора (ООО «Транспортная группа ФЕСКО»).

Далее рассмотрим возрастную структуру судов торгового флота России [2].

Таблица 2

**Возрастная структура морских судов торгового флота
(на конец года, в %)**

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Суда — всего	100	100	100	100	100	100
В том числе имеющие возраст, лет:						
До 5	2,2	3,1	3,6	3,6	4,0	4,7
6–10	10,7	3,6	1,6	2,1	2,5	2,8
11–15	21,1	14,1	8,9	7,1	5,1	3,6

Таблица 2
(Окончание)

16–20	20,7	23,7	21,2	18,8	17,3	15,2
21–25	20,4	22,0	23,7	24,9	25,5	25,4
26–30	14,3	17,4	20,2	20,5	21,3	21,9
Более 30	10,6	16,1	20,8	23,0	24,3	26,4

Как видно из табл. 2, среди российского торгового флота отмечается стремительное старение основных фондов. Однако наблюдается некоторый рост доли судов-новостроев в 2008 и 2009 гг., доля судов возраста 11–15 и 16–20 лет неуклонно снижается, в то время как судов возраста 30 и более лет возрастает. Это может быть связано с переходом судов из одной категории в другую с течением времени и списанием части «старых» судов, однако рост процентной доли судов возрастом до 5 лет является положительной тенденцией.

Катастрофическая ситуация, сложившаяся в 1990-е гг., привела к стремительному уменьшению числа судов, находящихся под флагом Российской Федерации. Основное число таких судов составили стремительно устаревающие транспортные средства, а российские и международные судоходные компании, приобретающие новые суда на зарубежных верфях, отдают предпочтение так называемым «удобным флагам».

Для исправления сложившейся ситуации Правительством РФ принимается ряд мер, в частности:

1) Подпрограмма «Морской и речной транспорт» государственной программы «Развитие транспортной системы» предусматривает направление 134 585 661,94 тыс. руб. в рамках Подпрограммы развития морского и речного транспорта. В результате осуществления Подпрограммы «общий тоннаж морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет на 30 процентов, тоннаж флота под российским флагом возрастет в 2,2 раза, пополнение морского транспортного флота составит 7930,7 тыс. дедвейт-тонн» [3].

2) Выделение более 600 млрд руб. на развитие отечественного судостроения [4].

С целью лучшего понимания состояния российского флота рассмотрим ситуацию с количественным составом и суммарным дедвейтом контролируемого Россией флота в динамике [5].

Таблица 3

Изменение количества и суммарного дедвейта контролируемого Россией флота за период 2001–2011 гг.

Год	Флот под российским флагом		Флот под иностранным флагом		Всего по флоту	
	Численность, ед.	Дедвейт, тыс. т	Численность, ед.	Дедвейт, тыс. т	Численность, ед.	Дедвейт, тыс. т
2001	1313	6259,1	188	6865,5	1501	13124,6
2002	1291	6238,6	183	6633,8	1474	12872,4
2003	1292	6171,7	178	6957,2	1470	13128,9
2004	1384	6582,4	147	7425,8	1531	14008,2
2005	1425	6660,3	128	6894,6	1553	13554,9
2006	1416	6419,0	130	7960,6	1546	14379,6
2007	1380	6069,4	156	9233,9	1536	15303,3
2008	1311	5910,3	163	10327,7	1474	16238,0
2009	1291	5625,4	190	11131,4	1481	16756,8
2010	1122	5281,6	189	12323,9	1311	17605,5
2011	1151	5262,4	332	13932,6	1483	19195,0

Исходя из табл. 3, видно, что с 2006 г. снижение численности судов под российским флагом компенсируется ростом численности флота под иностранным флагом, причем преимущество имеют крупнотоннажные суда.

По итогам рассматриваемого десятилетнего периода дедейт флота под российским флагом снизился на 996,7 тыс. т, или на 15,92 %, от показателя 2001 г., в то время как дедейт контролируемого Россией флота под иностранным флагом увеличился на 7067,1 тыс. т — 202,94 %, от показателя того же 2001 г.

Соответственно можно заключить, что необходимость в тоннаже российские судоходные компании начиная с 2005 г. покрывают за счет использования судов под иностранным флагом. Такая ситуация означает, что нахождение флота под флагом России судоходным компаниям по определенным причинам невыгодно.

Таким образом, выявление основных проблем, препятствующих привлечению флота под флаг России, и методов их решения становится одной из важнейших прикладных научных задач, которые могут повлиять на эффективность принимаемых правительством мер и состояние морского флота России в будущем.

Классифицируем основные причины, вынуждающие российских судовладельцев обращаться к «удобным флагам»:

1) экономические:

а) отсутствие в российском банковском секторе достаточно длительных и дешевых кредитных предложений по сравнению с общемировой практикой;

б) применение налоговых пошлин при ввозе иностранных комплектующих для судостроения;

в) высокие ставки налогов на доходы судовладельцев и регистрацию судов и неудобство их исчисления;

г) сложности с хранением и реализацией выручки в иностранной валюте.

2) законодательные:

а) юридические коллизии российского и международного морского законодательства;

б) сложность и длительность процедуры постановки судна под российский флаг;

в) требования российского таможенного и налогового законодательства в части судовых припасов и оборудования.

3) административные:

а) сложность процедур таможенного и пограничного контроля при осуществлении морских перевозок;

б) отсутствие протекционистских мер в области морского торгового судоходства.

Разумеется, такая классификация весьма условна. К примеру, российские судовладельцы не могут использовать сравнительно более «длинное» и дешевое кредитование в иностранных банках, так как такие банки практически всегда оговаривают в договоре кредитования постановку судна под флаг своей страны, что позволяет отнести данную причину как к законодательным, так и к экономическим факторам.

Рассмотрим перечисленные выше пункты более подробно.

Экономические причины

Пополнение флота и содержание его в надлежащем состоянии — самая крупная расходная часть в деятельности любой судоходной компании. В ситуации, когда стоимость крупнотоннажных морских судов составляет десятки миллионов долларов, средние и мелкие компании могут осуществить пополнение флота исключительно путем привлечения заемных средств.

Однако российские банки по доступности кредитных предложений значительно проигрывают зарубежным: кредитованием на покупку судов заняты считанные единицы. Если же сравнить предлагаемые ставки по кредитам, получим следующую картину:

Основные параметры кредитования на покупку судов в России и зарубежных странах [6; 7]

Страна	Длительность кредитного предложения	Ставка кредита	Доля стоимости судна, покрываемая кредитом	Пошлины, от стоимости судна, %
Россия	До 3 лет	До 12–14 %	До 60 %	5–20 %
Япония	До 10 лет	До 5 %	До 85 %	0 %
США	До 25 лет	Около 8 %	До 87,5 %	0 %
В среднем по странам Европы	До 10 лет	Около 8 %	До 80 %	0 %

Очевидно, что сложившаяся ситуация делает кредитование в иностранных банках значительно более выгодным для судовладельца. Как уже отмечалось ранее, подавляющее большинство иностранных банков включают в кредитный договор условие о постановке судна под флаг определенной страны, причем флаг России не входит в данный список.

Не менее важным вопросом является применяемая в разных странах система налогообложения. Известно, что большая часть мирового торгового флота зарегистрирована под так называемыми «удобными флагами».

Законодательство стран флага предусматривает низкие либо полностью отсутствующие ставки на регистрацию судна и низкие, а в ряде случаев фиксированные ставки налога на доход судовладельца. Кроме того, страны «удобного флага» чаще всего имеют более мягкие требования к безопасности, а также разрешают свободный наём рабочей силы.

В России же дело обстоит иным образом. Наём иностранной рабочей силы ограничен жесткими нормами квотирования. Разумеется, эта мера используется для защиты отечественного моряка от иностранного демпинга, однако судовладельцы относятся к ней не слишком хорошо.

Налоговые ставки на доходы судовладельцев колеблются от 5 % в странах «удобного флага» до 15–20 % в европейских странах. После введения Европой национальных международных реестров судов, занимающих промежуточное положение по ставке налога на доходы, странам удалось вернуть под свой флаг значительную часть национального флота [7]. В России ставки на доход судовладельцев значительно выше. Кроме того, владельцы судов под флагом России обязаны конвертировать валютную выручку и не имеют права держать средства в иностранных банках [8].

Частично исправить ситуацию призван Российский международный реестр судов. Судовладельцы, зарегистрированные в нем, свободны от вышеописанных ограничений по валютной выручке, Налоговый кодекс также содержит ряд благоприятных статей [9].

Подпункт 44 п. 1 ст. 251 НК РФ гласит, что доходы судовладельцев, полученные от эксплуатации судов, зарегистрированных в РМРС, при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций не учитываются.

Тем не менее условием применения статьи является, что «пункт отправления и (или) пункт назначения расположены за пределами территории Российской Федерации, а также сдача судов в аренду для оказания таких услуг», то есть зарегистрированные в РМРС суда фактически не допущены на рынок внутрироссийских перевозок.

Статья 270 НК РФ дополнена п. 48.5 и гласит, что расходы судовладельцев на обслуживание, ремонт и иные цели, связанные с содержанием и эксплуатацией судов, зарегистрированных в РМРС, в целях налогообложения прибыли не учитываются.

В соответствии с пп. 9 п. 2 ст. 358 НК РФ суда, зарегистрированные в РМРС, не являются объектом налогообложения по транспортному налогу.

Статья 381 НК РФ дополнена п. 18, в соответствии с которым организации в отношении судов, зарегистрированных в РМРС, освобождаются от налогообложения налогом на имущество организаций.

Поправками устанавливается порядок уплаты госпошлины за регистрацию судов в РМРС и ежегодное подтверждение ее действия.

Так, в соответствии с новыми пп. 83 и 84 п. 1 ст. 333.33 НК РФ госпошлина за регистрацию судов в РМРС и подтверждение ее действия уплачивается по ставкам, определяемым в зависимости от валовой вместимости судна.

Тем не менее острым остается вопрос о признании РМРС иностранными банками-кредиторами. Таким образом, РМРС следует значительно поднять свой авторитет среди прочих мировых регистров для признания подобными банками.

Законодательные трудности

О коллизиях российского законодательства и международного морского права говорилось достаточно много, и этот вопрос лучше предоставить специалистам, например [10]. В данной статье имеет смысл остановиться на основных законодательных сложностях, мешающих нормальной работе российских судовладельцев.

Как уже упоминалось ранее, законодательство России не благоприятствует импорту оборудования для судостроения и судоремонта. Представители компаний-судовладельцев [7] отмечают, что при постройке судов на российских верфях приходится сталкиваться с отсутствием в стране необходимых систем и оборудования. Проблема даже не в конкуренции с иностранным производителем — ряд высокотехнологичного оборудования в Российской Федерации просто не производится. При импорте же такого из-за рубежа судовладелец вынужден оплачивать НДС и ввозные импортные пошлины, что приводит к ситуации, когда в РФ строятся только корпуса судов с установкой оборудования в странах Европы.

Естественно, что лишь выделение предприятиям судостроения бюджетных средств вряд ли поможет наладить производство в стране высокотехнологичного оборудования. Эта проблема намного глубже и охватывает не только судостроительную отрасль. Средства, вложенные в развитие отечественного судостроения, могут привести к созданию новых и модернизации существующих верфей, размещению на них правительственных заказов, но не к реальной востребованности таких производств у российских и, тем более, зарубежных клиентов. В существующей рыночной экономике «молодым» российским производителям будет затруднительно конкурировать с дешевой рабочей силой из Азии и известными брендами Европы, меры же протекционизма не только неблагоприятно влияют на конкурентоспособность производств, но и значительно ограничены участием России в ВТО. Решением могла бы стать отмена таможенных пошлин для материалов и оборудования, ввозимых в РФ с целью переработки, и, возможно, создание благоприятных условий для переноса иностранными производителями высокотехнологичных производств в Россию. Однако данная тема слишком сложна и объемна, и ее бессмысленно рассматривать в рамках данной статьи.

Также важным является вопрос о сокращении периода регистрации судов в РМРС — согласно комментариям специалистов, время получения отдельных лицензий составляет до полугода в сравнении с несколькими неделями или даже днями для иностранных регистров. Понятно, что сложившаяся ситуация не слишком благоприятна для судовладельца и может привести к аресту судна — в случае истечения необходимой лицензии становится очень сложно своевременно пройти переосвидетельствование.

Административные барьеры

Последняя группа факторов, отрицательно влияющих на готовность судовладельцев помещать флот под флаг России, являет собой ряд административных барьеров, связанных с работой надзорных органов в сфере транспорта.

К примеру, одним из основных направлений развития морского транспорта в России является развитие судоходства по Северному морскому пути, в том числе между портами России. Тем не менее широко известна парадоксальная ситуация, сложившаяся с 2009 г. в портах Приморья. Суда, находящиеся под российским флагом, следующие из российского порта в российский порт, следуя сложившимся правилам судоходства в районе, вынуждены были неоднократно пересекать государственную границу РФ в пути следования. Такая ситуация привела к колоссальным штрафам для судовладельцев и капитанов по причине того, что суда пересекали границу вне установленных пунктов пропуска. Ситуация подробно рассмотрена, например, в [11]. Данный вопрос был вынесен на рассмотрение Правительства РФ лишь 1 ноября 2012 г. К чести российских чиновников, уже 3 ноября 2012 г. было дано соответствующее распоряжение «о внесении изменений в статью 9 Закона Российской Федерации “О государственной границе Российской Федерации” и статью 6 Федерального закона “О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию”» [12].

Протекционизм же в области морского судоходства является довольно спорной мерой. С одной стороны, ряд крупных стран применяет таковые для защиты отечественного перевозчика, с другой — результаты этих мер неоднозначны.

К примеру, США применяет квоты для американских судоходных компаний, выделяя так называемые «стратегические» грузы. Тем не менее некоторые эксперты отмечают падение качества перевозки и рост цен на нее, связанные с отсутствием на этом рынке здоровой конкуренции со стороны иностранных компаний.

По мнению автора, разумной мерой будет ввод квот на перевозку отечественных грузов на начальном этапе (особенно важно планируемое и предусмотренное освоение континентального шельфа [3]). Так как суда РМРС не имеют права на перевозку грузов между российскими портами, а экспорт нефти и нефтепродуктов, планируемых к получению из шельфовых месторождений, по сложившейся практике будет направлен за рубеж, такая мера позволит привлечь определенное количество компаний-судовладельцев. Тем не менее меры избыточного квотирования могут быть губительными для конкурентоспособности предприятий, поэтому имеет смысл в дальнейшем снижать квоту для отечественных перевозчиков, вплоть до полного от нее отказа. Квоты же на перевозку груза между российскими портами имеются уже сейчас: иностранному судну для осуществления перевозки из одного российского порта в другой требуется особое разрешение органов ФСБ [13; 14]. Данная мера привела к тому, что практически все грузоперевозки между морскими портами России осуществляются российскими судами.

Подводя итог вышеизложенному, можно заключить, что, несмотря на меры, принимаемые Правительством РФ по стимулированию развития отечественного флота, на сегодняшний день существует ряд факторов, негативно влияющих на достижение поставленных целей. В то же время изменение российских реалий для большего благоприятствования отечественным судовладельцам приведет к тому, что реформы, проводимые Правительством РФ, получат поддержку со стороны множества частных компаний. Своевременное обнаружение и устранение существующих экономических, юридических и административных барьеров должно стать одной из основных задач экспертов в области морского транспорта в ближайшие годы.

Список литературы

1. Материалы сайта Федеральной службы Государственной статистики РФ — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B09_55/IssWWW.exe/Stg/02-56.htm
2. Материалы сайта Федеральной службы Государственной статистики РФ — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B09_55/IssWWW.exe/Stg/02-57.htm

3. Паспорт Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/1587083/>

4. Материалы Агентства экономической информации «Прайм» — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: <http://www.lprime.ru/news/0/%7B8822760B-FCF1-4A3D-93A8-A38728B3FE0D%7D.uif>

5. Материалы сайта Федеральной службы Государственной статистики РФ — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/B09_55/IssWWW.exe/Stg/02-56.htm

6. Материалы журнала «Регламент» — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: http://www.reglament.net/bank/credit/2007_4_article.htm

7. Материалы журнала «Энергия промышленного роста» — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: <http://www.epr-magazine.ru/prompolitics/maintheme/shipbuilding/>

8. Материалы профсоюза работников водного транспорта — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: <http://prwt.ru/news/ofshor-ili-trikolor.html>

9. Льготы, предоставляемые в отношении имущества, учитываемого на балансе организации-резидента особой экономической зоны // Налоговый вестник. — 2006. — № 4.

10. *Фалилеев П. А.* Соотношение общих и специальных правовых норм на примере гражданского и морского права (критика современного законодательства) / П. А. Фалилеев, В. Б. Козлов — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: http://www.fortisjuris.ru/FalileevPA_Publications/pbl2.htm

11. *Овчинников С. Н.* Пограничный контроль морских судов в Российской Федерации: законодательство и практика / С. Н. Овчинников — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id=478>

12. О внесении в Государственную Думу Федерального собрания Российской Федерации проекта федерального закона «О внесении изменений в статью 9 Закона Российской Федерации “О Государственной границе Российской Федерации” и статью 6 Федерального закона “О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию”»: Распоряжение от 3 ноября 2012 г. № 2056-р — [Электронный ресурс]. — Электрон дан. — Режим доступа: <http://government.ru/gov/results/21388/>

13. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. — Ст. 4.

14. Об утверждении порядка выдачи разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства: приказ Минтранса Рос. Федерации от 26 июля 2012 г. № 274.