

Градостроительная политика: вмешательство в деятельность порта



Отдельные положения Генерального плана города Архангельск влияют на компоновку морского порта, затрагивают интересы владельцев транспортной инфраструктуры. В результате их реализации нарушается установленный в морском порту порядок и подрывается безопасность транспортных процессов. Местная власть, преследуя собственные цели в городском строительстве, не учитывает требования транспортного законодательства Российской Федерации.

Главная задача компоновки морского порта состоит в рациональном размещении всего портового комплекса, его территории, акватории и транспортных подходов рядом с прилегающим населенным пунктом и промышленными предприятиями с учетом их перспективного развития и в увязке со схемой районной планировки.

При компоновке территории порта следует исходить из следующих принципов:

- должна существовать возможность компактно разместить на территории необходимые сооружения, здания, устройства и коммуникации при наиболее целесообразном и экономичном ее использовании, особенно на дорогостоящих, искусственно образованных и прилегающих непосредственно к причальным сооружениям участках;
- территории по общим размерам должно быть достаточно для размещения всех береговых объектов, необходимых для технологических и производственных функций порта и комплексного обслуживания судов;
- необходима возможность перспективного развития порта с объектами подсобно-производственного и обслуживающего назначения и комплексного обслуживания судов.

Расположение порта в пределах или непосредственной близости от города способствует сокращению путей доставки грузов промышленных предприятий, подвозимых (отправляемых) морским транспортом, а также развитию пассажиропотоков. Однако такая близость имеет и множество негативных сторон: береговые сооружения порта, особенно силосные корпуса, многоэтажные складские помещения, штабеля навалочных и емкости наливных грузов не украшают архитектурный ансамбль города. В свою очередь,

город часто ограничивает деятельность и развитие порта: городские застройки вблизи порта затрудняют создание новых районов порта или развитие существующих, а также оптимальную компоновку подъездов к порту. Таким образом, совмещение сложных комплексов порта и города требует учета особенностей их функционирования и развития.

Зачастую местные власти не считают нужным согласовывать свои действия с портовыми властями. Например, решением Архангельского городского совета депутатов от 26 мая 2009 г. № 872 утвержден Генеральный план муниципального образования «Город Архангельск», отдельные составляющие которого непосредственно затрагивают территорию и акватории морского порта Архангельск. В числе таковых:

- строительство железнодорожного моста, совмещенного с автомобильным, через р. Северная Двина в районе острова Турдеев (п. 3.1.2.);
- ликвидация неиспользуемых грузовых причалов в целях организации стоянок частных водных судов (п. 3.1.3.);
- проведение реконструкции грузового порта в погрузо-разгрузочном районе (ПРР) «Экономия» для обслуживания менее крупных судов (п. 3.1.3.);
- строительство автомобильного моста, совмещенного с железнодорожным, через р. Кузнечиха в районе ПРР «Экономия» для обслуживания перевозок по объездной магистрали и автомобильного моста через р. Маймакса для обеспечения постоянной транспортной связи с островом Бревенник (п. 3.2.2.).

К сожалению, в этой части проект принят без учета требований законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании, которому должен соответствовать любой документ, каса-

ющийся функционирования морского порта.

В соответствии с п. 1, 3. ст. 9 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ) морской порт — это совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг; обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта.

В силу ст. 8 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее ЗМП) в морском порту осуществляется государственное регулирование деятельности в целях обеспечения:

- безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан;
- обороны и безопасности государства;
- порядка в морском порту, выявления, предупреждения и пресечения актов незаконного вмешательства в морском порту;
- безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта;
- комплексного развития морского порта;
- эффективного использования объектов инфраструктуры морского порта, находящихся в государственной собственности;
- равных условий для осуществления деятельности в морском порту;
- равного доступа к услугам в морском порту;
- предотвращения загрязнения окружающей среды, соблюдения требований к использованию и охране водных объектов.

Таким образом, вопросы изменения режима функционирования морского порта или его отдельных участков должны решаться исходя из назначения морского порта, требований безо-



пасности мореплавания и установленно-го порядка.

В частности, акватория (как и территория) морского порта оборудована средствами навигационной обстановки морских путей (каналов, фарватеров). Согласно ст. 82 КТМ, строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и федеральным органом исполнительной власти в области обороны, а в случаях, предусмотренных абзацем 10 ст. 76 (на подходах к порту и в пределах морского порта) — с капитаном морского порта. Следовательно, возможность строительства мостовых переходов через судоходные рукава (протоки) должна быть предварительно рассмотрена указанными органами, тем более что эти мосты не только создадут дополнительные условия стесненности морского судоходства, что, соответственно, затронет интересы предприятий, отправляющих продукцию (ЛДК, ООО «РН-Архангельскнефтепродукт»¹, ОАО «Архморторгпорт» и др.), но и вызовут заторы, повышая опасность подтопления территории в период осеннего и весеннего ледоходов.

Решение о проведении реконструкции грузового порта в районе ПРР «Экономия» для обслуживания менее крупных судов не может быть принято без участия владельцев инфраструктуры ПРР «Экономия» (ОАО «Архморторгпорт» и ФГУП «Росморпорт»), а также Территориального управления Росимущества.

Представляется, что перечисленные планировочные решения обусловлены перспективой создания нового грузового района для крупнотоннажных судов. Однако это не дает никаких оснований полагать, что деятельность существующих объектов портовой инфраструктуры будет прекращена. Тем более что строительство или расширение морского порта согласно ст. 6. ЗМП ведется по решению Правительства РФ на основании схемы территориального планирования РФ в области развития федерального транспорта, путей сообщения, информации и связи. Соответственно, проектирование и строительство морского порта должно быть основано на глубоком и всестороннем изучении естественного режима побережья, правильная оценка которого является одним из главных факторов при проектировании, строительстве и эксплуатации портов и портовых гидротехнических сооружений².

То же самое можно сказать и о планировке набережной р. Северная Двина. Местная власть декларирует обустройство высоких склонов набережной спортивными сооружениями для занятий экстремальными видами спорта (горные велосипеды, парапланеризм, скейт-борд). От вершины склонов до самого берега предлагается протянуть цепь деревянных террас шириной 18 м каждая с 24-метровыми просветами между ними, разместив на них не только спортивные, но и развлекательные объекты. Речному руслу и побережью уделяется особое внимание: предпола-

гается, что сильное течение будет «усмиряться» заградительными барьерами. Стальные сетки на дне, наполненные гладкими камнями, пропустят воду, но при этом спасут от размывания береговую линию. Сами же барьеры, выступающие над водной гладью, могут быть использованы как опоры для устройства прогулочных дорожек. Будет создан парк семейного отдыха со стилизованным под старину пирсом, на бонах посреди реки планируется поставить скамейки, где можно будет удить рыбу и любоваться живописным пейзажем. Seriously изменится облик городского пляжа, который предполагается расширить и укрепить травяными газонами от размыва.

Планируя обустройство мест отдыха в морском порту, местные проектировщики не принимают в расчет ежегодный ледоход, сопровождающийся высоким уровнем паводковых вод и срезающий стоящие на его пути непрочные сооружения. Это в полной мере касается и проекта расширения в сторону судового хода городского пляжа, который неминуемо будет снесен течением в судоходный Кузнечевский рукав.

Планы строительства нового универсального (для автобусов и речных судов) пассажирского терминала в районе морского речного вокзала (уже называемого бывшим) никак не учитывают отлаженное и прописанное санитарными правилами разделение пассажиропотоков городских, междугородних и морских пассажирских линий.

Но это планы, а есть и примеры уже произошедшего захвата местными властями портовых объектов и репрофилирования их в торговые и гостиничные комплексы.

Так, 28 сентября 2010 г. между Агентством по управлению государственным имуществом и земельными ресурсами Архангельской области и ОАО «Архречпорт» заключен договор аренды земельного участка с кадастровым номером 29:22:050518:45. Однако уже 11 апреля 2011 г. ОАО «Архречпорт» уступает право аренды этого земельного участка ООО «ИК „Аквилон Инвест“» — компании, никак не связанной с деятельностью портовых комплексов. 30 марта 2012 г. на коллегии Министерства имущественных отношений Архангельской области рассматривается заявление ООО «ИК „Аквилон Инвест“» об изменении договора аренды, на котором руководство департамента градостроительства мэрии г. Архангельска поддержало заявление ООО «ИК „Аквилон Ин-

¹ Это предприятие затратило на реконструкцию Кузнечевского канала значительные средства.

² Многочисленные примеры из практики морского гидротехнического строительства подтверждают, что недооценка или невозможность получения необходимых данных по естественному режиму побережья приводит к удорожанию строительства, авариям либо значительным осложнениям в эксплуатации сооружений.



вест⁴», указав, что пассажирские перевозки на терминале Пассажирского районного управления следует полностью прекратить, а на земельном участке с кадастровым номером 29:22:050518:45 необходимо построить административно-гостиничный комплекс. Таким образом, при отсутствии согласия арендодателя на изменение договора аренды и без согласования¹ с капитаном морского порта Архангельск распоряжением мэра г. Архангельска от 21 февраля 2012 г. № 330-р разрешенное использование названного земельного участка было изменено.

Представляется, что договор аренды этого земельного участка и соглашение

об уступке права аренды не основаны на законе, а потому ничтожны в силу следующего:

- земельный участок с кадастровым номером 29:22:050518:45 неразграниченный, искусственно создан государственным предприятием Архангельский речной порт Северного речного пароходства в 1989 г., на данном земельном участке указанным предприятием еще в 1990–1991 гг. на основании соответствующего разрешения (по проекту, утвержденному в 1984 г. заместителем министра Речного флота РСФСР) построен фундамент здания речного вокзала (объект незавершенного строительства) — портовое со-

оружение (объект), приватизация которого запрещена п. 2.1.17² Государственной программы приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации на 1992 г. (утверждена Постановлением ВС РФ от 11 июня 1992 г. № 2980-1). Следовательно, это объект, который в силу прямого указания закона³ принадлежит Российской Федерации. Таким образом, при заключении договора аренды не соблюдено положение ст. 209 Гражданского кодекса РФ (ГК), поскольку право распоряжения имуществом принадлежит собственнику;

- Архангельская область не вправе распоряжаться данным земельным участком, так как правомочиями в отношении данного земельного участка в силу прямого указания ст. 13⁴ и 16⁵ Федерального закона от 19 июля 2011 г. № 246-ФЗ «Об искусственных земельных участках, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» обладает Российская Федерация, поскольку этот земельный участок создан государственным предприятием (строительство причальных сооружений согласно паспорту велось с 1986 по 1989 г.);

- земельный участок передан в аренду без заключения концессионного соглашения, как то предусмотрено

¹ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Ст. 5. Правовой режим морских портов Российской Федерации.

1. Правовой режим морских портов в Российской Федерации является единым для всех портов, находящихся на территории Российской Федерации.

6. Должностные лица федеральных органов исполнительной власти и должностные лица органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, находящиеся в морском порту, согласовывают свои действия с капитаном морского порта лишь в случае, если действия указанных должностных лиц затрагивают компетенцию капитана морского порта.

«Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ.

Ст. 76. Функции капитана морского порта.

На капитана морского порта возлагается осуществление следующих функций по обеспечению в морских портах безопасности мореплавания и порядка: выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества и проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ.

Ст. 82. Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки.

Строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и федеральным органом исполнительной власти в области обороны, а в случаях, предусмотренных абзацем 11 ст. 76 настоящего Кодекса, — с капитаном морского порта.

² 2.1. Объекты и предприятия, приватизация которых запрещена: 2.1.17. Портовые сооружения и объекты.

³ Постановление ВС РФ от 27 декабря 1991 г. № 3020-1 «О разграничении государственной собственности в Российской Федерации на федеральную собственность, государственную собственность республик в составе Российской Федерации, краев, областей, автономной области, автономных округов, городов Москвы и Санкт-Петербурга и муниципальную собственность».

1. Объекты государственной собственности, указанные в Приложении 1 к настоящему Постановлению, независимо от того, на чьем балансе они находятся, и от ведомственной подчиненности предприятий, относятся исключительно к федеральной собственности.

Приложение 1 к Постановлению ВС РФ от 27 декабря 1991 г. № 3020-1.

IV. Объекты отраслей, обеспечивающих жизнедеятельность народного хозяйства России в целом и развитие других отраслей народного хозяйства.

4. Предприятия и объекты речного и морского флота.

⁴ Ст. 13. Право собственности на искусственно созданные земельные участки.

1. С даты ввода искусственно созданного земельного участка в эксплуатацию он находится в собственности:

1) Российской Федерации в случае, если создание искусственного земельного участка осуществлено за счет средств федерального бюджета;
5) Российской Федерации в случае, если создание искусственного земельного участка осуществлено в соответствии с решением о создании или расширении морского порта на основании концессионного соглашения.

⁵ Ст. 16. Заключительные положения.

Положения настоящего Федерального закона в части ввода в эксплуатацию, содержания, эксплуатации искусственно созданных земельных участков применяются к искусственным земельным участкам, решение о создании (строительстве) которых принято или разрешение на строительство которых выдано до дня вступления в силу настоящего Федерального закона.

ст. 31 ЗМП¹ (портовые земельные участки передаются во владение и в пользование путем передачи таких земельных участков в аренду и заключения концессионных соглашений);

- уступка права противоречит закону и самому договору от 28 сентября 2010 г. № 4/265(л), поскольку приобретатель права (ООО «ИК „Аквилон Инвест“») изначально не собирался и, как видно, не собирается строить здание речного вокзала.

Согласно ст. 9 КТМ, администрации морских портов являются портовыми властями, осуществляющими административно-властные и другие возложенные на них федеральными законами и постановлениями Правительства РФ полномочия.

Согласно ст. 11. ЗМП, администрация морского порта, в частности, обеспечивает безопасность плавания судов в акватории морского порта, на подходах к нему, а также стоянки судов в морском порту и порядок в морском порту.

Администрацию морского порта возглавляет капитан морского порта, который является должностным лицом, осуществляющим установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту (ч. 2. ст. 10 ЗМП).

Капитан морского порта действует в соответствии с положением о капитане морского порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (п. 2. ст. 74 КТМ).

Функции капитана морского порта определены ст. 76 КТМ. Так, на капитана морского порта функционально возложены контроль над соблюдением законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании и выдача разрешений на проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ.



Положение о капитане морского порта (утверждено приказом Минтранса России от 19 декабря 2006 г. № 156) устанавливает, что капитан морского порта, обеспечивая безопасность мореплавания и порядок в морском порту, в частности (п. 13 Положения):

- участвует в рассмотрении и согласовании проектов и планов перспективного развития средств навигационного оборудования морского порта и подходов к нему, строительства СУДС, гидротехнических сооружений, строительства объектов в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей, участие в приемке их в эксплуатацию;

- принимает решения об отказе в согласовании строительства в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей, выдаче разрешения на производство водозащитных работ, подъем затонувшего в море имущества, проведение в морском порту строительных, гидротехнических и иных работ, а также о приостановлении проведения этих работ в случае несоответ-

ствия представленной документации установленным требованиям, создания угрозы безопасности мореплавания, погрузочно-разгрузочным операциям, загрязнения окружающей среды в морском порту.

В соответствии с ч. 4. ст. 17 ЗМП Постановлением Правительства РФ от 19 августа 2009 г. № 676 утверждены Правила обслуживания пассажиров и правила оказания иных услуг, обычно оказываемых в морском порту, в том числе в отношении ручной клади, багажа, грузобагажа.

Согласно этим правилам, на территории морских портов, осуществляющих обслуживание потребителей, должны находиться морские терминалы для обслуживания потребителей (п. 10), отвечающие требованиям п. 11 или 12 названных правил, оборудованные в соответствии с Санитарными правилами для морских и речных портов СССР (утверждены главным государственным санитарным врачом СССР 2 июня 1989 г. № 4962-89) и нормами транспортной безопасности².

¹ Ст. 31. Условия предоставления имущества, находящегося в государственной собственности и расположенного в морском порту, во владение и в пользование.

1. Настоящая статья регулирует условия предоставления во владение и в пользование находящихся в государственной собственности земельных участков в границах морского порта и объектов инфраструктуры морского порта путем передачи таких земельных участков и объектов инфраструктуры морского порта в аренду и заключения концессионных соглашений.

2. Передача в аренду указанных в ч. 1 настоящей статьи земельных участков и объектов инфраструктуры морского порта осуществляется в соответствии с их целевым назначением в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

8. Обязательными условиями договора аренды, концессионного соглашения в отношении находящихся в государственной собственности и относящихся к недвижимому имуществу объектов инфраструктуры морского порта являются:

- 1) использование объекта аренды, объекта концессионного соглашения по назначению;
- 2) равный доступ к услугам в морском порту, оказываемым с использованием объекта аренды, объекта концессионного соглашения;
- 3) беспрепятственный доступ представителей органов государственного контроля и надзора для осуществления своих полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

9. Использование указанного в ч. 8 настоящей статьи объекта аренды не по назначению, а равно и неиспользование такого объекта аренды по вине арендатора более одного года являются существенными нарушениями условий договора аренды и могут повлечь за собой его досрочное расторжение по требованию арендодателя в судебном порядке.

² Приказ Минтранса РФ от 8 февраля 2011 г. № 41 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта».

Соответственно, как портовая власть администрация морского порта имеет прямую заинтересованность в соблюдении субъектами, осуществляющими деятельность в морском порту, законодательства РФ о торговом мореплавании, в том числе использовании по прямому назначению портовых объектов и особенно — земельных участков, предназначенных для развития вокзальной инфраструктуры.

Беспокоит само положение вещей, когда портовые земельные участки отдаются под застройку объектов, не связанных с портовой деятельностью.

Проблема усугубляется ее недопониманием местными властями и отдельными чиновниками, считающими возможным все пассажирские перевозки в морском порту обеспечить за счет одного терминала. При этом не учитывается интенсивность движения судов (из-за концентрации (сосредоточения) в данном районе рейда, мостовой зоны, грузового участка), пропускная способность причалов, защищенность от ветрового и волнового режима, отсутствие самой вокзальной инфраструктуры, а также перспектива развития пассажирского судоходства в порту Архангельск.

Мы критически оцениваем предложение сломать (изменить) существующую пассажирскую инфраструктуру, перегруппировать ее, занять портовые пространства торговыми центрами и прочими объектами, препятствующими развитию портовой инфраструктуры.

В соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» такое поведение расценивается нами как акты незаконного вмешательства¹, угрожающие безопасной деятельности транспортного комплекса (Пассажирского районного управления), создание угрозы причинения

вреда жизни и здоровью людей из-за отсутствия места размещения вокзальных помещений (залы ожидания с билетными кассами, пункт питания, санитарные комнаты для пассажиров и пр.), а также вследствие несоблюдения санитарных правил² посредством размещения на пассажирском терминале морского порта административно-гостиничного комплекса (угроза блокирования — возможность создания препятствия, делающего невозможным движение транспортного средства или ограничивающего функционирование объекта транспортной инфраструктуры, угрожающего жизни или здоровью персонала, пассажиров и других лиц)³.

Как противостоять такому вмешательству?

Правительство Российской Федерации 9 февраля 2012 г. приняло Постановление № 110, которым установлено, что разрешение на строительство объектов инфраструктуры морского порта, а также объектов строительства, которое планируется осуществлять во внутренних морских водах⁴, выдает Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Кроме того, в целях обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту при строительстве объектов считаем необходимым внести несколько предложений.

Во-первых, следует обязать лиц, намеренных вести в морском порту строительные работы, заблаговременно (до начала подготовки проектной документации) информировать о том капитана морского порта посредством представления соответствующего заявления, а также вменить им в обязанность:

- подготовку проектной документации на строительство в морском порту с учетом требований законодательства Российской Федерации в

сфере мореплавания и гидротехнических сооружений;

- предоставление проектной документации в объеме, предусмотренном законодательством, с документами на земельный участок, предназначенный для размещения объекта портовой инфраструктуры, на согласование капитану морского порта;

- по завершении строительных работ предъявление объекта комиссии с участием капитана морского порта для приемки в эксплуатацию;

- начало эксплуатации построенного объекта только после получения разрешения федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на выдачу разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию (Федерального агентства морского и речного транспорта).

Во-вторых, в рамках законодательства о техническом регулировании необходимо придать повышенный статус действующим руководящим документам, таким как РД 31.30.13-89 «Эталон рабочего проекта (проекта) строительства морского порта»⁵ (письмо Минморфлота СССР от 13 июня 1989 г. № 57), РД 31.3.05-97 «Нормы технологического проектирования морских портов» и др.

В-третьих, в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации следует внести положение об ответственности за несоблюдение норм и правил при строительстве и эксплуатации сооружений в морском порту.

Одним словом, необходимо создать такие условия, чтобы в головах чиновников города-порта не преобладали сухопутные тенденции.

ФГУ «Администрация морского порта Архангельск» (ФГУ «АМП Архангельск»)
163000, Архангельск, ул. Карла Маркса, 6
Тел./факс: (8182) 65-43-84
office@mapa.ru
www.mapa.ru

¹ Ст. 1. Основные понятия.

В целях настоящего Федерального закона используются следующие понятия:

1) акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

² Санитарные правила для морских и речных портов СССР.

2.1.20. На территории порта не разрешается возводить жилые, торговые, культурно-бытовые, медицинские и др. здания, не связанные с производственными процессами в порту и обслуживанием работников порта, экипажей и пассажиров. Проживание любого персонала в порту и на пристани запрещается.

³ П. 8 Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (утвержден Приказом Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134).

⁴ К которым, в силу ст. 1 закона РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ, относятся и воды портов.

⁵ Эталон содержит положения, регламентирующие состав, содержание и объем проектно-сметной документации на строительство новых, расширение и реконструкцию действующих морских портов, их районов и перегрузочных комплексов на стадии рабочего проекта (проекта).