



Издаётся с 1886 года

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН ОТРАСЛИ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ РЕЧНИКОВ

16+

речной ТРАНСПОРТ (XXI век)

№2

(94)'2020
АПРЕЛЬ-ИЮНЬ

Подписной индекс: 70787 · www.rivtrans.ru · rekarus@gmail.com

АПРЕЛЬ-ИЮНЬ
№ 2 2020

ТЕМА НОМЕРА

АЛЕКСАНДР ЗАЙЦЕВ:
«Только благодаря высочайшему профессионализму и преданности своему делу многих руководителей, АПСРТ смогла завоевать заслуженный авторитет и решить немало стратегических задач.»



АПСРТ: 25 лет
верной службы
речному
транспорту!



О классификации судов
смешанного (река-море) плавания

ПОЗИЦИЯ ВЛАСТИ

Итоги-2019

ЖИЗНЬ ОТРАСЛИ

Опыт классификации судов малого тоннажа, прибрежного, портового и рейдового плавания

ПОСЛЕ ВАХТЫ

Творившие Победу ветераны «Волго-Дона»

НАУЧНЫЕ РАБОТЫ



Журнал включен в Перечень рецензируемых научных изданий ВАК (по техническим наукам)


Перевозки
грузов речным
флотом

АПСРТ: 25 лет верной службы речному транспорту!



ТЕМА:

ЯРКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ АВТОРИТЕТНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ВРЕМЯ СУЩЕСТВОВАНИЯ; АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ НЫНЕШНЕГО ЭТАПА

АВТОР:

Александр ЗАЙЦЕВ, президент АПСРТ

ФОТО:

Предоставлены Ассоциацией, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова; из архива редакции

От редакции. Коллектив журнала считает за честь на страницах своего издания искренне поздравить Ассоциацию портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) с юбилеем, желает руководству и сотрудникам Ассоциации и предприятий – членом долголетия и процветания, успехов в сложном, но необходимом и благородном деле развития отрасли.

Нельзя не отметить несколько примечательных фактов. Во-первых, пожалуй, ни одна другая общественная структура не может похвастаться такой «близостью к народу» и внушительным списком поистине важных реализованных инициатив. Во-вторых, уникальный формат ежегодных расширенных собраний, проводимых каждый раз, по возможности, в новом городе, непременно с участием представителей законодательной и исполнительной власти федерального и регионального уровней, располагает к открытому и конструктивному диалогу, позволяет «на местах» выявлять насущные проблемы и впоследствии их решать. В-третьих, постоянный контакт внутри АПСРТ – руководства с членами, организаций между собой, консультационная помощь по многим вопросам, обмен опытом в целом способствуют более эффективной деятельности сторон.

В текущем году 25 февраля исполнилось четверть века со дня создания АПСРТ.

Участниками ее учредительного собрания стали 37 человек, в том числе руководители ведущих речных портов (РП): Альберт Сибелин (Ростовский), Николай Луцков (Ярославский), Валентин Сметанин (Углический), Анатолий Смольский (Северный), Владимир Гувов (Омский), Валентин Колчин (Уфимский), Сергей Любимов (Самарский), Владимир Кравцов (Тобольский), Михаил Грищенко (Пермский), Рашит Ахметов (Казанский); а также заместители начальников пароходств – Николай Строкин («Волготанкер») и Валентин Трөгубов (ВОРП).

Из присутствовавших на том знаменательном мероприятии действующим руководителем по сей день является лишь Владимир Кноль, председатель совета директоров АО «Томская судоходная компания» (ТСК), бывший начальник Томского РП.

В течение двух десятков лет бесшумным исполнительным директором Ассоциации был Венедикт Сулаберидзе; он тоже присутствовал на указанной встрече как представитель Министерства транспорта РФ. Долгое время он являлся членом трехсторонней комиссии при правительстве РФ с участием отраслевых профсоюзов. По его инициативе появился ряд важных законов, направленных на развитие внутреннего водного транспорта (ВВТ).



За минувшие годы при непосредственном участии, а в некоторых случаях и по инициативе АПСРТ были приняты документы, призванные повысить роль отрасли в транспортной системе страны, снизить налоговую нагрузку на судоходные компании (СК) и РП.

Только благодаря высочайшему профессионализму и преданности своему делу упомянутых и многих других руководителей, общественное объединение смогло завоевать заслуженный авторитет и решить немало стратегических задач.

Вот лишь некоторые из них.

1. Из закона «Водный кодекс», внесенного в Госдуму правительством РФ, из ст. 1, определяющей перечень видов деятельности по использованию водных ресурсов на платной основе, было исключено судоходство, что актуально по сей день.

2. В дальнейшем продолжалась работа по снижению нагрузки на предприятия за водопользование.

Так, 26 июня 2017 года был принят закон №208-ФЗ «О внесении изменений в Водный кодекс», утвердивший правовые нормы, значительно упрощающие требования по водопользованию предприятиями ВВТ, предусматривающие использование водных ресурсов для целей морского, внутреннего водного и воздушного транспорта, без предоставления водных объектов в пользование, а для эксплуатации судоремонтных и судостроительных сооружений – по договору без проведения аукциона.

3. Из Налогового кодекса было удалено требование по оплате транспортного налога транспортными предприятиями, осуществляющими перевозки грузов и пассажиров на ВВТ.

4. На протяжении 20 лет АПСРТ принимает участие в совершенствовании норм Кодекса ВВТ.

Внесенными коррективами была сформирована нормативная база по аренде и приватизации государственного имущества в РП без проведения конкурсов; изменены периоды действия документов по системе управления безопасностью (УБ) судоходства: судовое свидетельство об УБ выдается на 5-летний срок, исключен из реестра флот, которому должны выдаваться свидетельства об УБ, эксплуатирующийся без экипажа.

5. В течение долгого периода АПСРТ сотрудничала с Федеральной службой по тарифам (ФСТ).

Согласно закону №174-ФЗ от 07.08.1995 г. «О естественных монополиях (ЕМ)», РП были включены в реестр ЕМ, а тарифы на погрузо-разгрузочные работы в них утверждались ведомством, что ставило предприятия в неравные условия, по сравнению с другими участниками рынка.

По заказу Ассоциации ВГУВТ выполнен НИР на тему «Подготовка обоснования по исключению РП из перечня ЕМ». Из выводов ученых следовало, что на рынке погрузо-разгрузочных работ созданы конкурентные рыночные отношения. После чего ФСТ издала приказ от 21.07.2009 г. №170-Т/9 «Об изменении государственного регулирования в отношении субъектов ЕМ в РП». В соответствии с документом, в 35 РП прекратилось ценовое регулирование. Однако на тот момент в списке регулируемых тарифов еще оставались несколько РП – членов АПСРТ. Наконец, уже Федеральная антимонопольная служба (ФАС), одобрив предложение Ассоциации, приняла решение о прекращении регулирования тарифов в РП, и в итоге было принято постановление правительства РФ от 27.12.2019 г. №1923 о прекращении регулирования тарифов на услуги РП в России.

Руководителям всех РП важно помнить об этом факте при взаимоотношениях с органами ФАС в регионах страны.

6. Длительное взаимодействие с кафедрой подъемно-транспортных машин Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) позволило обосновать продление эксплуатации порталных кранов до 40 лет, согласованное с Госгортехнадзором России (приказ №12-01/638 от 25.07.2002 г.).

7. С целью поддержки организаций отрасли, осуществляющих добычу и поставки общераспространенных полезных ископаемых, была проведена масштабная работа по подготовке поправок в закон №22-ФЗ от 04.04.2013 г. «О внесении изменений в федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов». Ее результатом стало исключение данного вида деятельности из категории

опасных производств. Наряду с этим были внесены поправки в закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» и в Градостроительный кодекс. Значение для речных предприятий указанных корректировок в законодательных актах в области промышленной безопасности трудно переоценить.

8. На базе Ассоциации были созданы технический комитет ТК 032 по речному транспорту и ООО «Техречсервис». Их эксперты разработали ряд стандартов АПСРТ, провели 5 семинаров по различным направлениям деятельности организаций – членов АПСРТ, в том числе дважды с бухгалтерами, со специалистами по добыче и поставкам нерудных строительных материалов, с главными инженерами, с руководителями компаний по антикризисным мерам в периоды тяжелых ситуаций в экономике страны.

9. Ассоциация неоднократно акцентировала внимание на необоснованном обременении предприятий транспортного комплекса, согласно положениям закона №16-ФЗ «О транспортной безопасности (ТБ)» от 09.02.2007 г.

Благодаря совместным усилиям АПСРТ, Союза транспортников России (СТР) и Комитета по транспорту Госдумы был подготовлен и принят закон №15-ФЗ от 03.02.2014 г., предусматривающий распространение требований первого документа только на транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и грузов повышенной опасности. Кроме того, поправками из-под действия закона были выведены порты, расположенные на внутренних водных путях (ВВП), не связанные с осуществлением посадки/высадки пассажиров и перевалки грузов повышенной опасности.

За прошедший период удалось добиться взаимопонимания с Департаментом ТБ Минтранса России по вопросу удаления из постановления правительства РФ от 18.07.2016 г. № 686 пп. в) п. 5 «здания, сооружения, устройство и оборудование предназначенное для

КСТАТИ

Было принято постановление правительства РФ от 27.12.2019 г. №1923 о прекращении регулирования тарифов на услуги речных портов в России.

ремонта, отстоя в летнее и зимнее время...», то есть теперь не действуют требования по ТБ к отстойно-ремонтным пунктам организаций речного транспорта.

К сожалению, не было одобрено предложение АПСРТ по исключению из этого же документа п. 5 пп. Г) «сооружения, в том числе гидротехнические для обслуживания пассажирских и транспортных средств ВВТ в составе причалов и портов (пристаней), дебаркадеров, стоечных судов, расположенных на ВВП». Инициатива должна была вывести из-под действия требований по ТБ паромы, дебаркадеры, понтоны, расположенные в удалении от инфраструктурных объектов регионов, городов.

10. Отрадно, что между Ассоциацией и Российским Речным Регистром (РРР) сложились хорошие деловые отношения.

В частности Общество приняло предложение АПСРТ об отмене внеочередного обследования флота при вводе его в эксплуатацию после зимнего отстоя, а также поддержало инициативу о выдаче на 5 лет (с промежуточным обследованием через 2-3 года) свидетельства системы управления безопасностью (СУБ) на суда.

В августе 2019 г. руководство ТСК провело в г.Томск специальное совещание с главными инженерами СК Сибири и Дальнего Востока, при участии некоторых руководителей администраций сибирских бассей-

нов, представителей филиалов РРР и зам. гендиректора Учреждения В.Ю. Ружьева. В ходе дискуссии собравшиеся детально обсудили аспекты взаимодействия власти и бизнеса, приняли практические решения по углублению сотрудничества. По просьбе главного инженера Ленского объединенного речного пароходства (ЛОРП) было рекомендовано АПСРТ инициировать вопрос о разрешении эксплуатации судов смешанного (река-море) плавания от устья р.Пясины до Хатангского залива в прибрежных районах морей Карского и Лаптевых. К настоящему моменту выполнена специальная научно-исследовательская работа, подтверждающая возможность перевозки грузов по данному маршруту.

В минувшем году усилия АПСРТ были сосредоточены на выполнении решений общего собрания, состоявшегося 25 июня 2019 г. в г.Архангельск.

Результаты работы РП и СК, а также деятельности по совершенствованию нормативно-правовой базы оказались неудовлетворительными. Объемы перевозок грузов и пассажиров на ВВТ в прошедшую навигацию составили соответственно 108 млн т. и 11 млн человек, что является наихудшими показателями за последние 70 лет.

В качестве причин такой ситуации можно было бы определить маловодность в центральных бассейнах, отсутствие грузопотоков, проигрыш в конкурентной борьбе и другие. Однако согласиться с таким положением дел в отрасли нельзя.

Большие надежды возлагались на реализацию поручений главы государства от 10 сентября 2016 г. по итогам заседания президиума Госсовета в г.Волгоград 15 августа 2016 г. на тему развития ВВП России. Но, к сожалению, приходится констатировать, что в основной своей массе эти поручения не выполнены и не созданы усло-

вия для развития речного транспорта. Главная проблема заключается в следующем.

Еще не согласован вопрос о строительстве низконапорной Нижегородской плотины. Несмотря на выделение бюджетных средств (41 млрд. руб.), проектирование и тем более строительство тоже не начаты. Огромные потери провозной способности флота восполнить нереально.

Медленно идет строительство Багаевского гидроузла.

Переход на 100%-е нормативное содержание ВВП с 2008 г. не обеспечен. Никаких решений по переключению грузопотоков на речной транспорт с наземных видов коммуникаций не принято.

Неоправданно долго рассматривается вопрос о передаче в Госдуму проекта закона по поправкам в закон №178-ФЗ от 21.12.2006 г. «О приватизации государственного и муниципального имущества», который должен определить оценку имущества в РП по инвестиционной стоимости, в соответствии с утвержденным Минэкономразвития Федеральным стандартом «Определение инвестиционной стоимости» (№ 727 от

17.11.2016 г.). Проект документа уже согласован всеми структурами в правительстве РФ, в правовом управлении Президента России.

Следующим этапом после при-



Проректор по работе с филиалами и международной деятельности ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова Елена СМЯГЛИКОВА, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Юрий КОСТИН, президент АПСРТ Александр ЗАЙЦЕВ, депутат Госдумы Виктор ДЕРЯБКИН (слева направо)



Представители предприятий – членов Ассоциации на собрании в Арктическом морском институте им. В.И. Воронина – филиале ГУМРФ им. С.О. Макарова, г.Архангельск, 2019 г.



нения закона будет разработка методики оценки имущества. Очень важным является учет в методике периода эксплуатации причальных гидросооружений, их износ, регион нахождения.

Прошедший год стал важным в аспекте подготовки и представления в Госдуму проектов законов по реформе контрольно-надзорной деятельности: об обязательных требованиях, государственном и муниципальном контроле в РФ. Первый документ должен утвердить принципы установления обязательных требований к бизнесу и порядка их выполнения согласно соответствующим актам. Ключевая норма второго документа – переход от карательного принципа при контроле к профилактическому, для чего вводится риск-ориентированный подход, зависящий от степени возникновения угроз жизни и здоровью людей, нанесения вреда имуществу и природе.

Еще 1 апреля 2016 года кабинет министров утвердил «дорожную карту» (документ № 559р) по совершенствованию контрольно-надзорной деятельности, включая механизм «регуляторной гильотины», которым предусматривается признание утратившими силу постановлений правительства РФ и отмена приказов федеральных органов исполнительной власти.

На первом этапе был подготовлен

проект необходимых нормативных актов. Однако Минтранс России изменил подход к их исполнению, и многие предложения бизнес-сообщества не были приняты. Напряженная работа представителей союзов и ассоциаций – членов Рабочей группы по водному транспорту не принесла положительных результатов.

Одним из главных предложений АПСРТ было упразднение государственного портового контроля на ВВП, дублирующего аналогичные функции Ространснадзора и РРР, что явно противоречит закону о государственном и муниципальном контроле, предполагающего исключение дублирования исполнения контрольно-надзорных функций в отношении одного и того же субъекта различными проверяющими органами.

По-прежнему актуален вопрос субсидирования социально-значимых перевозок пассажиров речным транспортом в межрегиональном сообщении, районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. АПСРТ подготовила и направила в Минтранс России необходимые обоснования по выделению из федерального бюджета средств в размере 1 млрд. руб. Одновременно были внесены предложения по установлению ставки «0%» налога на добавленную стоимость при перевозках пассажиров речным флотом по аналогии с межрегиональными железнодорожными и

воздушным транспортом. Эти предложения были направлены на имя министра транспорта и в Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта; внесены в проект резолюции съезда СТР от 18 апреля 2017 г. При этом президент СТР обратился к замминистра транспорта Ю.А. Цветкову с просьбой рассмотреть данный вопрос, однако решения не принято.

Особое внимание Ассоциация уделяла разработке поправок в приказ Минтранса России от 12.04.2018 г. № 87, утвердившего Положение о дипломировании членов экипажей судов ВВП. К сожалению, на стадии подготовки документа многие предложения бизнес-сообщества не учли. В связи с этим АПСРТ совместно с Российской палатой судоходства (РПС) в течение 2019 года формировали поправки в действующее Положение, которые корректируют его необходимым образом. Минтранс России подписал приказ № 135 и в мае 2019 г. направил его на рассмотрение в Минюст. Ведомство потребовало дополнительного согласования с рядом министерств, что задержало регистрацию документа почти на один год.

Среди внесенных изменений основными являются:

1. П. 81 Правил изложен в следующей редакции: «лицам командного состава, работающим на судах мощностью главных двигателей менее 330 кВт или на земснарядах производительностью менее 700 м³/ч, для получения дипломов без ограничения помощника капитана на судах мощностью главных двигателей более 330 кВт или помощника командира земснаряда на земснарядах производительностью более 700 м³/ч необходимо представить документ о наличии высшего или среднего профессионального образования и справку о стажировке не менее месяца на судах мощностью главных двигателей более 330 кВт или на земснарядах производительностью более 700 м³/ч.».

2. Отменено требование для рядового состава по подготовке в образовательной организации для работы на пассажирских судах и танкерах (п.79 и 80 Положения).

3. Введен новый п. 102.6: «Лица,

КСТАТИ

Одним из главных предложений АПСРТ было упразднение государственного портового контроля на ВВП, дублирующего аналогичные функции Ространснадзора и РРР.

получившие профессиональное образование до вступления в силу настоящего Положения и имеющие диплом, выданный в соответствии с Положением о дипломировании, для занятия должностей членов экипажей судов II, III, IV, и V групп, а также дипломы членов экипажей земснарядов I, II и IV групп, при предъявлении документов на продление срока действия диплома или повышения в должности получают дипломы в соответствии с настоящим Положением, и требования о наличии высшего или среднего специального образования в соответствии с п. 28, 29, 49, 50, 60, 76 и 81 настоящего Положения на них не распространяются. В отношении профессионального образования действуют требования, установленные нормативными правовыми актами, действующими на дату получения первичного диплома за исключением требований настоящего Положения в отношении наличия дополнительного профессионального образования».

Не менее важен вопрос рационального взаимодействия РП, СК и администраций бассейнов ВВП. Между ними существуют производственные связи, и их главной целью является обеспечение роста объемов доставки грузов и пассажиров. Наиболее близкое партнерство сложилось у портовиков и путейцев в сфере добычи нерудных материалов, на долю которых приходится свыше 60% общего количества перевозок.

Во избежание снижения показателей необходимо создавать условия для безопасной работы с учетом требований многих ведомств: Росприроднадзора, Росрыболовства, Ространснадзора, Ростехнадзора, Росводнадзора, администраций субъектов РФ, муниципалитетов и, конечно, речных администраций.

Добыча нерудных материалов – процесс изъятия недр, подпадающий под соответствующие нормы, прежде всего в отношении опасных производств.

Приведем характерный пример: инспектор Ростехнадзора, посещая земснаряд для добычи песка, принадлежащий Ярославскому порту, предъявляет 27 требований, которые

должен выполнить собственник.

Такая распространенная для многих предприятий ситуация вынудила Ассоциацию искать эффективный выход. В итоге из текста закона №22-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» была исключена добыча общераспространенных полезных ископаемых, и теперь этот вид деятельности не нужно страховать.

Следующий шаг – ослабление контроля со стороны других органов.

После долгих консультаций Минтранс России издан приказ от 09.02.2018 г. № 55 «Об утверждении порядка добычи нерудных строительных материалов на ВВП РФ», призванный снизить административную нагрузку на предприятия, занимающиеся добычей общераспространенных полезных ископаемых, сократить количество проверяющих органов и поручающий эту работу «речникам» в лице администраций речных бассейнов. По мнению АПСРТ, конечная цель не достигнута.

В некоторых бассейнах процесс добычи рассматривают только с одной стороны: причинение вреда в виде посадки уровней воды, усложнение судоходства без достаточных оснований. Некоторые специалисты администраций категорически против добычи на судоходном ходу (хотя ни одним правовым актом это не регламентируется), не разрешаю реализовывать план русловой съемки собственными силами владельцу лицензии и др.

К сожалению, были приняты поправки в закон «Водный кодекс», п. 8 ст. 65, запретившие добычу общераспространенных полезных ископаемых в пойме рек и водоемов. Кроме того существуют безмерные требования Росрыбнадзора и др.

Большой неожиданностью для речников стало принятие закона № 431-ФЗ от 16.12.2019 г. «О внесении изменений в Водный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ», вступающего в силу 16 июня 2020 г. Документ вводит новое понятие «донный грунт» (ДГ, ранее такого термина закреплено не было). Ст. 5 п.12 определяет, что «использование ДГ, извлеченного при создании

и содержании ВВП РФ, а также при строительстве, реконструкции, эксплуатации ВВП и гидротехнических сооружений, осуществляется в порядке, установленном правительством РФ». Минтрансом России был подготовлен проект постановления правительства РФ об утверждении такого порядка.

Дирекция Ассоциации совместно с несколькими ее членами подготовила предложения по внесению поправок в проект этого постановления, исходя из принципа недопустимости неравноправных требований при добыче ДГ администрациями бассейнов и компаниями, производящими добычу, перевозку и поставку нерудных строительных материалов. АПСРТ считает, что добыча ДГ для последующей реализации должна осуществляться только при наличии лицензии, в соответствии с федеральным законом «О недрах», чтобы обеспечивались равные условия для всех участников процесса.

Если не будут учтены предложения экспертов, исчезнет целая индустрия, а именно сектор доставки строительных грузов, на долю которых приходится более 60% общего объема перевозок речным транспортом.

В завершение данной темы: Ассоциация обращается к руководителям администраций речных бассейнов, которые сегодня являются главными представителями государства на местах и одновременно «речниками», оказать посильную помощь в снижении нагрузки на предприятия, вносящие непосредственный вклад в развитие экономики государства.

Как известно, Техническим регламентом безопасности объектов ВВП, утвержденным постановлением правительства РФ от 12.08.2010 г. № 623, предусмотрена установка двойных дна и борта на нефтеналивной флот. АПСРТ предложила Минтрансу России внести поправки в документ, предполагающие такую модернизацию в отношении судов грузоподъемностью более 600 т (вместо 200 т, определенных Регламентом). Осталось только получить одобрение инициативы Росприроднадзором.

Согласно резолюции собрания АПСРТ от 27 июля 2019 года в г.Архангельск дирекция Ассоциации

КСТАТИ

По-прежнему актуален вопрос субсидирования социально-значимых перевозок пассажиров речным транспортом в межрегиональном сообщении, районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.



уделяла значительное внимание работе непосредственно с членами организации по многочисленным проблемам текущей хозяйственной деятельности. Следует признать, что не все запросы удалось удовлетворить.

Пример негативного результата. Так исторически сложилось, что подъездной железнодорожный путь к Тюменскому порту принадлежал частной фирме, которая приняла решение о его ликвидации для возведения жилого комплекса. Несмотря на информирование властей всех уровней, включая обращение АПСРТ к губернатору Тюменской области, положительного решения не было достигнуто. Предприятие оказалось «отрезанным» от грузопотока порядка 100 тыс. т, фактически осталось без заказов. В итоге порт вынужден был выйти из состава Ассоциации.

По просьбе Чебоксарского порта был проработан вопрос о штатном расписании на плавучих кранах. Были проведены консультации с Минтрансом России, запрошены предложения ряда портов. С учетом коллективного мнения было рекомендовано такое штатное расписание:

- электромеханик (механик) – диплом о среднетехническом образовании – 1 человек;
- моторист (машинист) – квалифицированное свидетельство – 3 человека;
- крановщик (машинист) – ква-

лифицированное свидетельство или удостоверение – 3 человека;

- шкипер – квалифицированное свидетельство – 1 человек.

Кстати, таким образом был удовлетворен запрос администрации бассейна о наличии ответственного лица на судне (плавучем кране) и о минимальном экипаже. Важно отметить, что утверждение штатного расписания является прерогативой владельца судна.

Кроме того были проработаны поставленные вопросы и даны рекомендации, в том числе Саратовскому речному транспортному предприятию, ЛОРП, ОАО «Северречфлот», Самарскому, Ярославскому и Омскому РП.

В постоянном режиме рассматривались предложения по вопросам ТБ. Ассоциация неоднократно обращалась в Минтранс России по изменению требований в отношении персонала транспортных средств (речных судов), заключающихся в следующем.

Как известно, экипажи судов отнесены положениями закона № 16-ФЗ от 09.02.2007 г. к силам по обеспечению безопасности транспортных средств, то есть экипажи должны проходить обучение и аттестацию. По мнению Ассоциации, достаточно иметь в СК (у субъекта) лицо, ответственное за обеспечение ТБ, которое проводит инструктаж и проверку знаний персонала судов по всем требо-

ваниям, утвержденными постановлениями правительства РФ по видам транспорта. Это предложение АПСРТ неоднократно рассматривалось наряду с аналогичными нормами на других видах транспорта, в том числе на заседаниях основной Рабочей группы по ТБ в рамках мер по снижению требований при контрольно-надзорной деятельности.

Примечательно, что в проекте поправок к закону № 16 «О ТБ», подготовленном Минтрансом России, данная инициатива затронула только автомобилистов и железнодорожников, а авиаторы, моряки и речники были проигнорированы.

Очень сложная ситуация сложилась в нашей стране, в экономике, в том числе в транспортном комплексе в связи с распространением коронавирусной инфекции. На ВВТ наиболее сильно пострадавшим видом деятельности оказались перевозки пассажиров. Около 100 круизных судов, отремонтированных и укомплектованных экипажами, не смогли приступить к оказанию услуг туристам из-за закрытия международного сообщения и прекращения передвижения граждан внутри государства на протяжении двух с половиной месяцев. СК понесли невосполнимые потери в связи с массовым возвратом путевок. Для компенсации убытков потребуется много времени и принятие мер на государственном уровне.

Президент России, правительство постоянно следили за положением дел и принимали решительные меры по поддержке организаций, пострадавших от эпидемии, в частности: выдача беспроцентных кредитов на заработную плату, отсрочка выплат по аренде имущества, мораторий на банкротство, госгарантии по кредитам для системообразующих предприятий. К сожалению, этими мерами смогли воспользоваться далеко не все компании, а лишь некоторые, осуществляющие речные круизные перевозки.

В заключение важно отметить, что несмотря на все трудности, речной транспорт может и должен занимать достойное место в транспортном комплексе России, и АПСРТ будет впредь прикладывать для этого все усилия.

КСТАТИ

В некоторых бассейнах процесс добычи рассматривают только с одной стороны: причинение вреда в виде посадки уровней воды, усложнение судоходства без достаточных оснований.

В Московского речном
пароходстве, 2010 год



Групповые фото участников некоторых собраний АПСРТ

На Красноярском
судоподъемнике,
2008 год



В Порту Коломна,
2009 год

Ассоциации
реч



На теплоходе
«Демьян Бедный»
на р. Лена, 2015 год



В Чебоксарском речном порту, 2007 год