**Основные результаты работы Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) за период август 2009 – август 2014 года и приоритетные направления деятельности на предстоящий период**

За все почти двадцать лет со времени создания Ассоциации, каждый год нашего взаимодействия, каждый отчетный период нашей совместной работы имел и имеет свою специфику, свои особенности, что требовало и требует от Совета АПСРТ, ее Дирекции гибкого оперативного реагирования на изменяющиеся обстоятельства и условия, в которых вынуждены функционировать наши предприятия.

Поскольку наше нынешнее годовое собрание является отчетным не только за прошедший год со времени проведения предыдущего собрания в городе Казани, но и подводящим итог деятельности Ассоциации за пять прошедших лет, с момента избрания на очередной пятилетний срок ее Президента, настоящий доклад будет характеризовать и охватывать наиболее значимые результаты работы Дирекции за этот период, а также те проблемы и вопросы, решение которых не было нами достигнуто.

В навигацию 2013 г. даже в сравнении с не самым благоприятным 2012 годом перевозки пассажиров и грузов уменьшились и соответственно составили 88,4% и 90,2%. Судоходными компаниями, входящими в АПСРТ, было перевезено 5 млн. пассажиров и 51,5 млн. тонн грузов; переработка грузов портами Ассоциации составила 94,4 млн. тонн и уменьшилась по сравнению с 2012 г. на 6%.

При этом докризисные показатели самой успешной в 2000-е годы для большинства предприятий речного транспорта навигации 2008 г. смогли превысить в 2013 г. по перевозкам грузов лишь ООО «Прайм-Шиппинг», ООО «Волжская судоходная компания», ОАО «Порт Коломна», ОАО «Хабаровский речной порт», ОАО «Порт Тольятти», ЗАО «Промышленный порт» и ООО «СК Якутск».

По количеству перевезенных пассажиров лишь порт Тольятти в 2013 г. обеспечил перевозки на докризисном уровне, по остальным же предприятиям продолжилась тенденция их сокращения и этот процесс в силу ряда объективных и субъективных причин пока даже приостановить не удается.

Большая часть предприятий периодически испытывает проблемы с грузовой базой, которая, как правило, является индикатором состояния экономики страны, ее тенденций как в целом, так в том или ином регионе и во многом от ее роста или снижения зависят результаты работы в навигационный период.

Деятельность судоходных компаний по-прежнему очень зависима от путевых условий, водности в бассейнах и в этих вопросах за прошедшие пять лет мало что изменилось в части созданий условий для надежного судоходства.

За отчетный период общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов увеличилась на 530 км (в том числе на 263 км, за счет продления участка внутренних водных путей по Енисею до Дудинки) и составляет в 2014 г. 48,8 тыс.км.

Каждую навигацию в каком либо из бассейнов, а зачастую одновременно сразу в нескольких бассейнах, перевозки грузов и пассажиров из-за маловодности осуществлялись со значительными потерями провозной способности флота.

Не был исключением и 2013 г., когда экстремально низкие глубины имели место в Ленском бассейне, особенно на верхней Лене, баре реки Индигирки.

Одновременно в соседних регионах население, экономика Приамурья этого же Дальневосточного федерального округа, в том числе коллективы Амурского пароходства, Хабаровского и Благовещенского портов, страдали от небывалого наводнения.

И текущая навигация 2014 г., с самого ее начала, во многих речных бассейнах проходит в условиях малой водности.

За последнее время сложно припомнить год, когда уже в середине мая Министерством издается распоряжение (от 14.05.2014 г. № МС-52-р) «О сроках действия ограничения по осадке судов на Волжского бассейна внутренних водных путей», которым вследствие низких уровней воды вводится с 15 мая до 10 июня ограничение по осадке судов на участке от Городецких шлюзов №15-16 до г. Балахна.

В дальнейшем из-за продолжающейся маловодности ограничение по осадке судов на этом участке, а также на участке реки Волги вверх по течению до Рыбинского шлюза было ежемесячными распоряжениями Минтранса России продлено пока до 10.09.2014 г.

Основным направляющим документом деятельности Дирекции, Совета АПСРТ от прошедшего годового собрания до последующего собрания на протяжении многих лет являются Приоритетные направления деятельности АПСРТ на предстоящий период.

Ключевым направлением многие годы является участие АПСРТ в обсуждении, формировании позиции и заключений по подготавливаемым субъектами [законодательной инициативы проектам новых законодательных актов, а также](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%86%D0%B5%D1%81%D1%81) по предложениям в части изменения или отмены  тех или иных законов, имеющих непосредственное отношение к сфере деятельности организаций – членов Ассоциации, а также косвенно влияющих на результаты работы в случае их принятия.

Аналогичная работа проводится АПСРТ в отношении подготавливаемых федеральными органами исполнительной власти проектов, как правило, направленных на реализацию принятых законов.

Зачастую количество этих нормативных правовых актов в десятки раз превышает количество принятых законов, при этом их значимость в работе хозяйствующих субъектов не менее высока, и именно они детализируют требования и положения отдельных статей законодательных документов.

Для того, чтобы не утонуть в целом океане информации в отношении разрабатываемых проектов актов, АПСРТ активно взаимодействует с Торгово-промышленной палатой РФ, а также использует официальные сайты размещения этих документов для публичного рассмотрения, в частности сайт Единого портала (regulation.gov.ru), на котором должна приводиться информация не только о разработке федеральными органами исполнительной власти проектов документов, но и о результатах их общественного обсуждения.

Еще одной площадкой для отстаивания интересов хозяйствующих субъектов при принятии нормативных правовых актов или при необходимости внесения изменений в уже принятые акты является Департамент оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития РФ. И хотя процедуры прохождения предложений бизнес - сообщества по внесению изменений в проекты документов через указанный Департамент значительно растянуты по времени и зачастую носят для федеральных органов исполнительной власти - разработчиков проектов рекомендательный характер, АПСРТ сотрудничает с ДОРВ и имеет положительные результаты от этого взаимодействия.

Ниже приводится информация по принятым за последние 5 лет наиболее значимым из законодательных и нормативных правовых актов (не по степени важности, а в порядке хронологии), имеющим положительное воздействие на деятельность организаций – членов АПСРТ, или заблокированным (в случае негативных последствий при их принятии), в рассмотрении которых участвовала Ассоциация.

**Предпринятыми в 2009-2010 г.г. усилиями** удалось заблокировать дальнейшее продвижение принятого Государственной Думой в первом чтении законопроект №92982-5 **«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу замены лицензирования страхованием гражданской ответственности».**

Проектом Федерального закона вводилось совершенно необоснованное финансовое обременение организаций внутреннего водного транспорта на уплату страховых тарифов, в то время как на основного конкурента речных предприятий – железнодорожный транспорт, это обременение не распространялось. Тем самым создавались условия для недобросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг.

Введение обязательного страхования гражданской ответственности на предусмотренных законопроектом условиях привело бы к убыточности всей отрасли внутреннего водного транспорта.

Выполненные нами расчеты для доказательства недопустимости принятия этого закона показывали, что в случае введения предлагаемых Минэкономразвития страховых сумм и при минимальных страховых тарифах, уровень рентабельности речных перевозок, достигнутый в достаточно благополучном 2008 году, с мизерных 2,7 процентов должен был снизиться в целом по отрасли до отрицательных величин.

И это при том, что предлагаемым законопроектом предусматривалось страхование гражданской ответственности только перед третьими лицами за причинение вреда частным лицам и их имуществу и не предусматривалось в качестве страховых случаев. Также не подлежали возмещению убытки, связанные с ущербом окружающей среде, судовладельцу, экипажу, пассажирам, а также при форс-мажорных обстоятельствах.

Причем, дополнительно вводились такие условия (умышленные действия – бездействия, ненадлежащее исполнение правил и т.п.), при выполнении которых страховщик в любой ситуации гарантированно ничего не заплатил бы пострадавшим.

Только благодаря принятым мерам, активнейшей помощи Союза транспортников России и конструктивной позиции Комитета Государственной Думы РФ по транспорту, поддержавших позицию АПСРТ, законопроект был снят с повестки дня пленарного заседания Госдумы и отправлен на полку архивных документов.

В том же 2009 г. Федеральной службой по тарифам (ФСТ России) был принят приказ № 170-т/9 (от 21 июля 2009 г.) "Об изменении государственного регулирования в отношении субъектов естественной монополии в речных портах"

Этим приказом с 1 октября 2009 г. было прекращено ценовое регулирование в отношении речных портов, расположенных на водных путях европейской части России, что на тот период было определенным достижением усилий АПСРТ, по своей сути этапом на долголетнем пути по исключению речных портов из реестра субъектов естественных монополий на транспорте.

Немного ранее, приказом ФСТ России от 7 августа 2009 г. N 182-т/3 осуществление государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий было передано в регионы органам исполнительной власти субъектов РФ в области государственного регулирования тарифов.

И хотя для речных портов европейской части России, отнесенных к естественным монополиям, работа по необходимости согласования тарифов с ФСТ России была отменена, в целом непомерное обременение портов всякого рода забюрокраченной отчетностью и санкциями, в случае каких-либо упущений при ее ведении, с 2009-2010 г.г. еще более возросли.

В сложившихся на тот период условиях, для нормального функционирования портов самым предпочтительным вариантом решения многих проблем оставался и остается до настоящего времени вариант их исключения из реестра естественных монополий.

Мы рекомендовали портам приложить максимум усилий по представлению в ФСТ России согласованных с компетентными органами исполнительной власти соответствующих субъектов РФ документов с обоснованиями необходимости их исключения из реестра естественной монополии и принимали активное участие в продвижении таких инициатив, а именно в содействии получения необходимых согласований в ФСТ и Минтрансе России.

За прошедший год выведены из реестра ОАО "Томская судоходная компания", ОАО "Чебоксарский речной порт", ОАО "Усть-Донецкий порт". К сожалению, по объективной причине (наводнение на р. Амур) не удалось исключить из реестра Торговый порт Благовещенск и по субъективной - Красноярский речной порт.

В настоящее время из организаций – членов АПСРТ в реестре естественных монополий остаются порты: Березники, Пермь, Тверской, Лесосибирский, Тобольский, Осетровский, Ростовский.

**Одним из крайне редких позитивных документов** принятых в последние годы и непосредственно влияющих на деятельность речного транспорта является Федеральный закон от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ **«О лицензировании отдельных видов деятельности».**

Указанным законом сокращен перечень видов лицензируемой деятельности, упрощен ряд ранее действовавших процедур. Крайне важна, установленная законом бессрочность действия выданной лицензии. Теперь, с получением новых лицензий в дальнейшем не требуется их подтверждение или пролонгация.

В развитие этого Федерального закона Правительством РФ 6 марта 2012 г. было принято постановление № 193 «О лицензировании отдельных видов деятельности на морском и внутреннем водном транспорте».

Указанным постановлением, в частности, утверждены:

«Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров»;

«Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов»;

«Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах».

В подготовке этих нормативных правовых актов на стадии согласования активно участвовала АПСРТ, исходя из задачи в максимально возможной степени исключить из разрабатываемых документов позиции действовавших положений наиболее обременительных и одновременно неэффективных для безопасности проводимых предприятиями внутреннего водного транспорта лицензируемых работ.

В целом содержание утвержденных Правительством РФ 06.03.12 положений, предусмотренных в них лицензионных требований для предприятий внутреннего водного транспорта, учитывает особенности выполняемых ими работ в лицензируемых сферах деятельности и исключает ряд ранее действовавших статей.

В частности, в принятых актах «Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров» и «Положение о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов» отсутствует наиболее обременительное, ранее действовавшее требование о необходимости наличия, как у лицензиата (соискателя лицензии), так и на каждом пассажирском судне и судне, перевозящем грузы (не только опасные), плана по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

В новых положениях упрощены требования в отношении должностного лица лицензиата (соискателя лицензии), ответственного за безопасную эксплуатацию судов на внутренних водных путях, предусматривающие наличие у него соответствующего профессионального образования (а не только высшего образования, как было установлено в ранее действовавших положениях), а также по ряду других позиций.

**Как Вы помните,** на следующий день после проведения нашего годового собрания в Ростове-на-Дону, **Президентом России 28 июля 2012 года был подписан Федеральный закон № 131- ФЗ** «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Указанным законом был внесен целый пакет принципиальнейших поправок в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

Руководители АПСРТ самым активным образом в постоянном режиме в течение длительного времени участвовали в составе Рабочей группы Экспертного совета Комитета Государственной Думы РФ по транспорту в подготовке окончательной редакции поправок в КВВТ, изначально внесенных в Госдуму Правительством РФ.

Не все позиции и намерения, в том числе принципиального характера, АПСРТ удалось отстоять в ходе работы над законопроектом, но и те, которые были приняты и вошли в утвержденную редакцию, на наш взгляд, очень весомы и имеют позитивное значение не только для членов Ассоциации, но и в целом для речной отрасли.

Во внесенных в Федеральный закон № 131-ФЗ положениях и соответственно поправках в КВВТ, были учтены следующие предложения АПСРТ:

-исключены из реестра судов, которым должны выдаваться свидетельства об управлении безопасностью, все суда, эксплуатирующиеся без экипажа;

- повышен порог по мощности главных двигателей свыше 550 киловатт (750 л.с.) для пассажирских судов и наливных судов, перевозящих опасные грузы, капитаны которых должны иметь свидетельство об аттестации, выданное федеральным органом исполнительной власти;

- диспетчерское регулирование и управление движением судов должно осуществляться только на участках внутренних водных путей, имеющих ограничения по условиям плавания, а мониторинг движения судов - на остальных участках внутренних водных путей;

- капитан речного бассейна, являясь должностным лицом администрации речного бассейна, подчиняется непосредственно федеральному органу исполнительной власти (Федеральному агентству морского и речного транспорта);

- значительно сокращен перечень судов, для которых необходимо иметь судовой план чрезвычайных мер по предупреждению загрязнения акваторий нефтью;

- введена новая статья 53, предусматривающая возможность отчуждать из государственной собственности портовые гидротехнические сооружения, перегрузочные комплексы, причалы, служебные здания в собственность физических и юридических лиц;

- установлен порядок отчуждения имущества и его использования;

- введено преимущественное право на аренду государственного имущества юридическими лицами, использующими это имущество в соответствии с договорами аренды в течение не менее пяти лет, причем договор аренды заключается без проведения торгов, если это имущество неразрывно связано со смежным объектом, принадлежащим собственнику и обеспечивает единый технологический процесс оказания услуг в порту. При этом критерии неразрывной связи установлены Минтрансом России приказом №138 от 28 мая 2014 года, а заключения о неразрывной связи будут выдаваться Росморречфлотом;

- из статьи об обязательном страховании ответственности судовладельцев за вред причиненный третьим лицам исключены несамоходные сухогрузные суда.

Уже с сентября 2012 г. вступили в действие отдельные статьи внесенных в КВВТ поправок, а с навигации 2013 г. практически все из поправок начали в полной мере реализовываться в деятельности предприятий внутреннего водного транспорта.

**Одним из главных достижений в работе АПСРТ** за отчетный период является исключение из перечня опасных производственных объектов горных работ, связанных с добычей общераспространенных полезных ископаемых, предусмотренное Федеральным законом от 4 марта 2013 года № 22-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный **закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов… » (вступил в силу с 15 марта 2013 года).**

Этим же законом аналогичные изменения внесены в Градостроительный кодекс РФ и в федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

Принятыми законом № 22-ФЗ поправками устранен целый блок организационных, материально-технических и финансовых обременений для организаций внутреннего водного транспорта, осуществляющих добычу нерудных строительных материалов.

Значение для речных портов внесенных поправок по вопросам промышленной безопасности в вышеназванные законодательные акты трудно переоценить и каждое из предприятий, эксплуатирующее до принятия поправок опасные производственные объекты, может подтвердить какого количества всяких имевших место согласований и проверок со стороны надзорных органов удалось избежать, а также сэкономить значительные финансовые средства.

Также законом № 22-ФЗ упрощены требования к стационарно установленным грузоподъемным механизмам (к портальным кранам), отнесенным к опасным производственным объектам.

Теперь, с учетом внесения поправок в закон № 116-ФЗ«О промышленной безопасности опасных производственных объектов», портальные краны отнесены к **IV классу опасности**, т.е. к опасным производственным объектам **низкой** опасности, в отношении которых плановые проверки эксплуатирующих организаций со стороны органов Ростехнадзора не должны проводиться.

Естественно, чтобы эти поправки могли быть реализованы и решены имевшиеся ранее проблемы по опасным производственным объектам при добыче НСМ, а также сняты связанные с этим другие возможные недоразумения и вопросы, АПСРТ рекомендовала всем заинтересованным организациям обратиться в территориальные органы Ростехнадзора с предложением об исключении из государственного реестра опасных производственных объектов, зарегистрированных за предприятием, или изменении класса их опасности (для портальных кранов).

**Еще изданием одного позитивного для организаций - членов АПСРТ законодательного акта знаменателен 2013 г., а именно принятием Федерального закона № 225-ФЗ от 23 июля 2013 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»,** который был опубликован в «Российской газете» 26 июля – в день проведения нашего годового отчетного собрания в Казани.

Наряду с другими поправками, подпунктом «б» пункта 1 статьи 2 указанного закона была внесена поправка в пункт 11 статьи 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», определяющий понятие «транспортного средства».

Этой поправкой из определения «транспортное средство» исключены несамоходные суда.

Тем самым были реализованы предложения и усилия АПСРТ, предпринимавшиеся на протяжении длительного времени, по необходимости существенного сокращения количества транспортных средств, подпадающих под действие федерального закона № 16-ФЗ.

В наибольшей степени поправка сокращала обременение и положительно должна была отразиться именно на деятельности организаций – членов АПСРТ, эксплуатирующих как значительное количество барж различных типов, так и земснаряды, плавкраны, бункерстанции, дебаркадеры, другие несамоходные суда, используемые в целях судоходства в соответствии со статьей 3 Кодекса внутреннего водного транспорта.

И хотя, в связи с принятием в последующем Федерального закона №15-ФЗ от 03 февраля 2014 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», эта поправка так и не вступила в силу, ее принятие было важным промежуточным решением на многолетнем (до этого безуспешном) пути внесения изменений в Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Федеральным законом №15-ФЗ внесены наиболее кардинальные изменения в Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», особенно в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, относящихся к внутреннему водному транспорту, чему во многом способствовала АПСРТ.

С момента принятия в 2007 г. закона«О транспортной безопасности»,на всех наших годовых собраниях Дирекцией Ассоциации, ее организациями – членами многократно высказывалось негативное отношение ко многим его положениям, а в дальнейшем - к нормативным правовым актам, принятым в его развитие.

По общему мнению это не просто один из самых обременительных законодательных актов для хозяйствующих субъектов в части финансово-материальных и организационных затрат по исполнению, но и самый жесткий для ответственных лиц по возможным последствиям применительно к уголовному и административному наказаниям в случае невыполнения ими тех или иных требований.

Каждый раз на собраниях, Советах АПСРТ на протяжении многих лет Дирекция была вынуждена докладывать о тщетности и безрезультативности предпринимавшихся усилий и попыток внести в этот закон наиболее приемлемые для наших членов поправки.

И вот еще до начала навигации, в феврале т.г. произошли не только подвижки (как это было в июле 2013 г. в связи с принятием Федерального закона № 225-ФЗ) в позитивном движении, но и в целом «лед незыблемости отдельных положений закона № 16-ФЗ тронулся».

Принятым законом № 15-ФЗ внесен целый пакет изменений и дополнений в действовавший закон «О транспортной безопасности», а также в некоторые другие законодательные акты, при этом его окончательная редакция в значительной степени отличается от первоначальной редакции, внесенной Правительством РФ в Государственную Думу 7 мая 2013 г. и принятой в первом чтении 8 июня 2013 г.

Тем вариантом законопроекта, который был направлен Правительством РФ в Государственную Думу, предусматривалось внесение ряда поправок в закон № 16-ФЗ, в случае принятия которых требования к субъектам транспортной инфраструктуры, а именно к хозяйствующим субъектам, эксплуатирующим объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства значительно возрастали. При этом, применительно к внутреннему водному транспорту, эти дополнительные требования по-прежнему бы распространялись практически на все самоходные суда и береговые объекты, тем самым усложняя деятельность портов и судоходных компаний.

Благодаря усилиям Комитета Госдумы по транспорту, в первую очередь первого заместителя председателя Ефимова Виталия Борисовича, созданного им Экспертного совета, в который вошли представители отраслевых транспортных ассоциаций и союзов, в том числе Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, а также ряда заинтересованных организаций, их активной позиции, в поступивший из Правительства РФ законопроект удалось внести отдельные поправки, нашедшие отражение в принятом законе, принципиально изменяющие для хозяйствующих субъектов внутреннего водного, железнодорожного и автомобильного транспорта установленные к ним требованиям закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»

В частности, **принятыми поправками** в закон № 16-ФЗ, изначально инициированными АПСРТ, его **действие в отношении транспортных средств (судов) внутреннего водного транспорта, теперь распространяется только на те из них, которые используются для перевозки пассажиров и грузов повышенной опасности** (часть 1 статьи 9).

Применительно к внутреннему водному транспорту, помимо большей части транспортных судов, с принятием закона № 15-ФЗ требования транспортной безопасности теперь не относятся ко всем остальным судам, в том числе к судам технического флота.

Кроме того, поправками, внесенными в статью 1 закона №16-ФЗ из под его действия выведены порты (все объекты портов), расположенные на внутренних водных путях, не связанные с осуществлением посадки – высадки пассажиров, и перевалки грузов повышенной опасности.

В целом принятие закона №15-ФЗ, внесенные поправки в закон «О транспортной безопасности» позволяют значительным образом уменьшить обременение большинства организаций – членов АПСРТ все возрастающими требованиями в области транспортной безопасности (для многих предприятий - полностью их снять), что позитивным образом отразится на их дальнейшей деятельности.

Принятым законом изменена также редакция ряда ранее действовавших положений: статья 1 закона № 16-ФЗ дополнена вновь вводимыми понятиями, введено несколько новых статей, которыми установлены дополнительные требования к субъектам транспортной инфраструктуры, уголовная и административная ответственность за их невыполнение, а также ответственность персонала за обеспечение транспортной безопасности всех видов транспорта, в том числе для организаций, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов повышенной опасности на судах по внутренним водным путям; посадку-высадку пассажиров и перевалку грузов повышенной опасности в речных портах.

Организациям, осуществляющим перевозки пассажиров в судах по внутренним водным путям между двумя и более субъектами Российской Федерации, за исключением перевозок между Москвой и Московской областью, а также между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, следует в своей дальнейшей работе учитывать то обстоятельство, что принятым законом внесены изменения в статью 11 закона № 16-ФЗ, предусматривающие требования о ведении и передачи ими автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и членах экипажа, а также административную ответственность за невыполнение этих требований.

По графику, утвержденному 12.03.2014 г. Правительством РФ, в целях реализации федерального закона № 15-ФЗ предусмотрено утверждение 16 (шестнадцати!) постановлений, а также принятие Минтрансом России и другими причастными ведомствами 10 (десяти!) приказов.

Одно количество этих нормативных правовых актов, которые будут приняты для обеспечения закона «О транспортной безопасности», является убедительным подтверждением того, из под какого бремени исполнения дополнительных требований и санкций за их невыполнение, а также ранее действовавших, удалось нашими совместными усилиями освободить большинство организаций речного транспорта.

Впервые в отраслевой транспортный кодекс был введен раздел об обязательном страховании гражданской ответственности судовладельцев, причем за основу, в т. ч. по размерам минимальных страховых сумм, был принят известный проект федерального закона, подготовленного Минэкономразвития России о замене лицензирования страхованием гражданской ответственности.

В проекте поправок к Кодексу внутреннего водного транспорта РФ, подготовленных Минтрансом России, минимальные страховые суммы были предложены в таком размере, что применение самой заниженной ставки страхового тарифа (не более 0,15%) приводило к абсолютной нерентабельности внутреннего водного транспорта.

В качестве примера: для несамоходной сухогрузной баржи грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн минимальная страховая сумма предполагалась в размере 102 млн. руб.

Только страхование гражданской ответственности владельцев несамоходных судов, бессмысленное по своей сути, привело бы к дополнительным неоправданным затратам в сумме 300-400 млн. рублей по самым минимальным расчетным ставкам.

В результате проведенной АПСРТ работе, о чем мы вас регулярно информировали, и принципиальной позиции Комитета Государственной Думы РФ по транспорту, ее председателя Е.С. Москвичева и первого заместителя председателя Комитета В. Б. Ефимова, были существенно изменены условия страхования с кратным уменьшением страховых сумм и изменением всей процедуры страхования.

Кроме того, в проекте закона (принятого в последующем 28.07.2012 г. № 131-ФЗ) предусмотрено два вида обеспечения гражданской ответственности судовладельца: страхование или банковская гарантия по гражданской ответственности в качестве финансового обеспечения обязанности по возмещению причиненного ущерба третьим лицам.

Такой подход позволил ограничиться только установлением минимальной страховой суммы (или минимальной суммой финансового обеспечения) по каждому судну в зависимости от его валовой вместимости, определяемой на основании мерительного свидетельства.

Страховая премия (страховой тариф) определяется при заключении договора страхования по соглашению сторон (а не постановлением Правительства РФ), исходя из установленной законом минимальной страховой суммы.

Статьей 121 КВВТ определены риски, подлежащие страхованию:

- нанесение ущерба третьим лицам при столкновении по вине судовладельца;

- нанесение ущерба инфраструктуре портов, внутренних водных путей;

- убытки, связанные с загрязнением водных объектов;

-убытки, связанные с ликвидацией последствий затопления судна.

Иные страховые риски могут быть застрахованы только по соглашению сторон на добровольной основе.

Следующим этапом проводимой Правительством РФ политикой всеобщего страхования стал проект федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», в последующем федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ.

Оценивая ситуацию объективно, следует отметить, что к этому времени пассажиры не страховались только на автомобильном и внутреннем водном транспорте и что эта проблема назревала.

В самом федеральном законе № 67 –ФЗ были предусмотрены страховые суммы, уже апробированные на воздушном транспорте:

-за причинение вреда жизни пассажира в размере 2025000 рублей на одного пассажира;

- за причинение вреда здоровью пассажира в размере 2000000 рублей на одного пассажира;

-за причинение вреда имуществу пассажира в размере 23000 рублей на одного пассажира.

По предложению АПСРТ в указанном законе принято положение, согласно которому только для внутреннего водного транспорта срок действия договора обязательного страхования может быть менее года, но не менее периода навигации, что позволяет уменьшить расходы, связанные со страхованием.

Подготовленное Минфином России и согласованное Минтрансом России постановление Правительства РФ по страховым тарифам предусматривало для внутреннего водного транспорта размеры страховых тарифов 40-50 рублей на одного пассажира.

В условиях 2012 года перевозчикам пассажиров на внутреннем водном транспорте при этих страховых тарифах потребовалось бы уплатить страховым компаниям 565-706 млн. рублей.

Кроме того, страховой тариф, предусмотренный в проекте постановления Правительства РФ превышал на многих традиционных внутригородских перевозках, на переправах и т. п. действующий тариф на перевозку пассажиров.

Предложения АПСРТ, основанные на уточненных данных по количеству страховых случаев и подготовленные на основе материалов Ространснадзора, а также проведенных актуарных расчетов, были приняты и вошли в постановление Правительства РФ от 20.12.2012 г. № 1344. В результате установлены страховые тарифы раздельно по маршрутным, прогулочным (менее 24 часов) перевозкам и туристским перевозкам в интервалах соответственно:

-0,74 -1,44 руб. на одного пассажира - маршрутные, прогулочные;

-17,1-32,6 руб. на одного пассажира – туристские.

Негативное влияние на эти расчеты оказала авария с д/э "Булгария", что не позволило более существенно снизить страховые тарифы для туристских перевозок.

В результате проведенной работы общие затраты перевозчиков пассажиров на внутреннем водном транспорте снижены более чем на 600 млн. рублей.

Объективно оценивая ситуацию со страхованием пассажиров, руководствуясь страховыми тарифами, которые нам удалось доказать и которые были утверждены постановлением Правительства РФ, установленной процедурой страхования, необходимо отметить как существенное достижение в работе АПСРТ, позволяющее содействовать наведению порядка в пассажирских перевозках на внутреннем водном транспорте, снижению количества нелегальных перевозчиков и как следствие, уровня недобросовестной конкуренции.

Но этих позитивных перемен можно будет достигнуть только при условии четкого выполнения всеми контрольными и надзорными органами

своих полномочий и функций.

Начиная с пятидесятых годов прошлого века на судах речного флота стало широко применяться совмещение профессий судоводителя и судомеханика, рулевого и моториста. Такая организация труда способствовала сокращению штата судового экипажа до 30 процентов и значительному повышению производительности труда.

Вновь построенные суда с классом автоматизации и средой обитания экипажа на борту судна соответствовали сложившейся за много лет практике по совмещению профессий. Государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования по специальности "Судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании" позволял выпускникам средних профессиональных учебных заведений получать квалификацию "техник-судоводитель с правом эксплуатации судовых энергетических установок". Данная квалификация позволяла выпускнику проходить дипломирование на занятие должности помощника механика.

Однако с утверждением образовательного стандарта 09-2407-Б от 20.03.2002 по специальности 180408 "Судовождение на внутренних водных путях и в прибрежном плавании" выпускникам учебных заведений присваивается квалификация "техник-судоводитель", что не позволяет им работать по совмещению профессий.

Выпускники учебных заведений практически остаются невостребованными и уходят из отрасли, обостряя кадровую проблему. В приказах Министра образования и науки Российской Федерации изданных в 2007 году, специальности, позволяющие работать по совмещению профессий, отсутствуют.

В результате многолетних совместных действий специалистов АПСРТ и Минтранса России по согласованию подходов к этой проблеме с Минтрудом России и Минобрнауки России, наконец, получены первые положительные результаты.

Министерством труда и социальной защиты РФ приказом № 68Н от 18 февраля 2013 года утвержден Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих. В выпуске 52 раздел II "Морской и речной транспорт" поименованы профессии совмещенные по двум специальностям: лебедчик-моторист, моторист-рулевой, моторист-матрос.

Приказом Министерства образования и науки РФ № 1348 от 16 декабря 2013 года в разделе "речной и морской флот" восстановлены профессии лебедчик-моторист, моторист-рулевой, моторист-матрос. Следующим этапом будет утверждение образовательных стандартов на рабочие профессии по совмещенным специальностям и единых программ обучения.

Не менее сложным будет путь восстановления совмещения профессий комсостава судов. Но главное сделано. Мы общими усилиями возродили и узаконили совмещенные профессии.

АПСРТ проведен анализ сложившейся ситуации по кадровому обеспечению предприятий плавсоставом и береговых подразделений специалистами, включая и рабочих специальностей.

Общая укомплектованность кадрами основных профессий составляет по плавсоставу в среднем 78,8 %, по рабочим специальностям - 79,8 процентов. Текучесть персонала составляет 23,2 %. Следует подчеркнуть неприятную тенденцию: с каждым годом недокомплект специалистами и текучесть кадров увеличиваются.

Сейчас дефицит высококвалифицированных технологических рабочих стал одним из факторов сдерживающих экономическое развитие не только речного транспорта, но и всей экономики страны.

В чем причина такого положения с кадрами?

Надо признать, что романтичность профессии капитана, штурмана, крановщика осталась в прошлом. При отрыве от семьи на длительный период, круглосуточном нахождении на судне, повышенной опасности транспорта для закрепления специалистов требуется и повышение мотивации труда, что на практике не происходит.

В отрасли "внутренний водный транспорт" среднемесячная заработная плата составляет 31,7 тыс. рублей при среднемесячной заработной плате по транспортному комплексу 37,8 тыс. рублей.

Положение усугубляется сезонностью речного транспорта, всегда возникают проблемы трудоустройства работников предприятий в зимний период и весеннего укомплектования судов и перегрузочных комплексов.

В большинстве предприятий сотрудники не обеспечиваются так называемым " социальным пакетом"- стабильной заработной платой, предоставлением жилья на льготных условиях (т.е. с частичной оплатой за счет предприятия), оказанием помощи в виде беспроцентного кредита, бесплатным медицинским обслуживанием, санаторным лечением, обеспечением молодых специалистов общежитиями, другими социальными льготами. Не отработан механизм закрепления на предприятиях выпускников ВУЗов обучающихся за счет бюджетных средств.

Еще сложнее с подготовкой специалистов рабочих специальностей. В 90 годах профессионально-технические училища были выведены из отраслевого подчинения и переданы органам образования субъектов РФ. За прошедшие годы многие училища перестали готовить кадры для речного транспорта, сделан крен на более модные специальности. И как результат, наиболее дефицитными профессиями на предприятиях стали рулевые, мотористы, электромонтажники, крановщики, сварщики, докеры-механизаторы.

Наиболее приемлемой формой подготовки кадров, на наш взгляд, являются профессиональные училища. В качестве положительного примера, можно привести Каргасокское профессиональное училище № 22 Томской области (директор Е. Былин). Училище готовит мотористов, рулевых, штурманов, помощников механиков, поваров, электросварщиков и обеспечивает кадрами предприятия речного транспорта Обского бассейна. Училищем установлен хороший контакт с Томской судоходной компанией, которая оказывает материальную помощь училищу и принимает активное участие в его повседневной жизни.

Одним из надежных источников укомплектования судов рядовым плавсоставом по-прежнему является использование практикантов учебных заведений.

Необходимо внести изменения и в постановление Правительства РФ № 349 от 31 мая 2005 г. "Об утверждении положения о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания" и в государственный стандарт, в части дополнения перечня профессиями совмещенных специальностей. Предложения АПСРТ по данному вопросу представлены в Минтранс России.

По-прежнему не снята застаревшая проблема, связанная с требованием Ростехнадзора установки регистраторов параметров (РП) на портальных кранах, эксплуатирующихся в речных портах.

Нам удалось известной рекомендацией организациям-членам АПСРТ удержать ситуацию от необходимости выполнения этого требования, мотивируя его как неправомочное и сэкономить в целом по отрасли около 90 млн. рублей.

Как известно решением Госгортехнадзора России в 2002 году был согласован срок службы портальных кранов до 40 лет, что позволило речным портам в трудные годы реформирования экономики сэкономить немало средств. Этот срок становится критичным и руководителям предприятий следует обратить внимание на необходимость обновления портовой техники.

На предыдущем собрании были утверждены Приоритетные направления работы АПСРТ на 2013-2014 гг. Из запланированных мероприятий осталось невыполненным решение земельного вопроса по снижению ставки земельного налога с 1,5 % до 0,3 % для предприятий речного транспорта. Несмотря на предложенное депутатами Государственной Думы VI созыва внесение поправок в действующее законодательство, инициированное Ассоциацией, имеющееся поручение Правительства России по этому вопросу, решение по снижению ставки, из-за неконструктивной позиции Минфина России, так и не принято.

По этой же причине не удалось довести до практической реализации предложение АПСРТ по субсидированию процентов по кредитам на межнавигационный разрыв. А такая государственная поддержка крайне необходима нашим предприятиям, с учетом сезонности их работы, особенно при завозе грузов районы Крайнего Севера, а также принимая во внимание преимущества внутреннего водного транспорта в сравнении с другими видами транспорта, а именно его экологичность, безопасность при осуществлении перевозок, наименьшую энергоемкость.

С принятием статьи 53 КВВТ Федеральным законом № 131-ФЗ от 28.07.2012 года "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" было реализовано одно из концептуальных положений по использованию государственного имущества в речных портах.

Находящиеся в государственной или муниципальной собственности портовые гидротехнические сооружения, перегрузочные комплексы, причалы, служебные здания и иное расположенное в порту имущество могут отчуждаться из государственной или муниципальной собственности в собственность физических или юридических лиц в порядке и способами, которые установлены законодательством Российской Федерации о приватизации, т. е. на конкурсной основе.

Вместе с тем, пунктом 3 статьи 53 КВВТ. допускается сдача этого имущества в аренду без проведения торгов с лицом, которому на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления принадлежит относящийся к недвижимому имуществу смежный объект инфраструктуры порта, если этот смежный объект по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с указанным объектом порта и обеспечивает технологический процесс оказания услуг в порту.

АПСРТ подготовлены и доведены до депутатов Государственной Думы РФ поправки в статью 53. Предлагаемые поправки предусматривают отчуждение из федеральной собственности имущества без проведения торгов на условиях, изложенных в пунктах 3,4,5,6 указанной статьи.

Принятие предлагаемых поправок будет способствовать исключению из претендентов на приватизацию государственного имущества физических и юридических лиц, не связанных с основной деятельностью речных портов.

Весь истекший период АПСРТ максимально использовала возможности двух введенных в последнее время институтов: первый – т.н. оценка регулирующего воздействия; второй – обязанность федеральных органов государственной власти размещать на своих сайтах проекты законодательных и нормативных правовых актов.

Безусловно, в этих процедурах много формализма и иммитационных моментов, но их использование при тщательном мониторинге прохождения всех стадий подготовки документов помогает убрать из проектов наиболее одиозные нормы или просто задержать, а в ряде случаев – заблокировать принятие таких актов.

АПСРТ продолжает активно сотрудничать с ТПП РФ в сфере экспертизы проектов законодательных и нормативных правовых актов в той части, которая касается хозяйственных и отраслевых интересов организаций- членов Ассоциации. За истекший год только по запросу ТПП РФ Ассоциацией даны заключения на проекты 24 законодательных актов общеотраслевого значения, касающиеся вопросов налогового регулирования, функций федеральных органов исполнительной власти (оценочная, надзорная и др.).

Также мы участвовали в подготовке или давали заключения по 34 проектам законодательных и нормативных правовых актов, многие из которых по причине отрицательных заключений не дошли до рассмотрения и принятия в органах государственного управления.

К сожалению, на фоне демонстрации сотрудничества органов государственного управления с общественными организациями-представителями бизнеса проявляется практика введения в законодательные и иные акты норм, не прошедших согласования, в т. ч. таких, которые такое согласование никогда бы не прошли.

Так было при согласовании поправок к статье 53 КВВТ, согласно которой для сдачи в аренду объектов недвижимости, находящихся в федеральной собственности, на заключительной стадии по требованию Минэкономразвития России введено требование об утверждении т.н. типовых условий договоров аренды федерального имущества.

Наглядным примером подобных ситуаций можно назвать проекты приказов Минтранса России, касающиеся выполнения статьи 53 (новой редакции) КВВТ по утверждению критериев неразрывной связи объектов недвижимого имущества порта, находящегося в федеральной собственности, с объектами недвижимости организации арендатора, порядка сдачи в аренду и типовые условия договоров аренды указанных объектов недвижимости портов.

Через два года после принятия федерального закона № 131-ФЗ только один из приказов Минтранса, утвердивший Критерии неразрывной связи объектов недвижимости порта, был зарегистрирован 8 июля 2014 года Минюстом России и в настоящее время введен в действие.

Что касается проектов приказов по порядку сдачи в аренду и типовым условиям аренды, то благодаря системе предварительного общественного обсуждения отраслевых нормативных правовых актов, их принятие задерживается из-за отрицательных отзывов, в т. ч. от АПСРТ, в чем нам также оказывала помощь ТПП РФ.

По получаемой от нас информации вы знаете, какая ведется работа по недопущению принятия этого документа, предусматривающего для арендатора требования по обязательному страхованию арендованного имущества, обязательному страхованию гражданской ответственности на сумму, не менее рыночной стоимости всего объекта аренды.

При этом на арендатора возлагается обязанность проведения оценки предназначенного для аренды имущества, т.е. дополнительных, вместо владельца имущества, материальных затрат еще до заключения договора аренды.

В целом проект т.н. типовых условий нарушает не только нормы гражданского законодательства, но и Конституции Российской Федерации.

Активная позиция общественных организаций, в т.ч. ТПП РФ, по отношению к приказу Минэкономразвития России № 278 «Об утверждении типовых условий договоров аренды в отношении находящихся в федеральной собственности нежилых помещений, зданий, строений, сооружений, закрепленных за федеральными государственными учреждениями, федеральным государственным унитарным предприятием, а также находящихся в казне Российской Федерации», привела к тому, что этот приказ не был зарегистрирован Минюстом России, и в дальнейшем был отменен приказом Минэкономразвития России № 520.

Аналогичная законодательная коллизия произошла при внесении поправок в Трудовой кодекс РФ, в связи с принятием Федерального закона "О специальной оценке условий труда".

После проведения всех согласовательных процедур на стадии принятия закона была внесена поправка в статью 104 Трудового Кодекса РФ, реализация которой нарушает сложившуюся десятилетиями практику учета рабочего времени плавсостава.

В качестве временного решения вопроса нами были согласованы с Профсоюзом работников морского и речного транспорта Рекомендации по соблюдению норм статьи 104 ТК РФ, доведенные до всех членов АПСРТ в феврале 2014 г.

Кроме этого нами подготовлен, а депутатом Государственной Думы РФ Коломейцевым Н. В. внесен проект федерального закона с уточнением редакции статьи 104 ТК РФ с целью возврата к действовавшей норме о предельной продолжительности учетного периода для работников плавсостава равной одному году, вместо введенной поправки по продолжительности этого периода - три месяца.

Поскольку изменение предельной нормы учетного периода затронуло и работников плавсостава технического, портового, вспомогательного морского и речного флота, наша позиция поддержана Минтрансом России и Росморречфлотом.

Важнейшей частью повседневной работы Ассоциации является оперативное взаимодействие с органами государственного управления и общественными организациями, в адрес которых за истекший период было направлено около 180 писем, касающихся проектов нормативных правовых актов.

Эта работа позволяет не только решать текущие вопросы и представлять интересы членов АПСРТ, но и оказывать влияние на инициативные нормативные правовые акты, принятие которых может быть дополнительным финансовым обременением для транспортных организаций, например, проекты актов, предусматривающих создание дополнительных компенсационных фондов при страховании пассажиров (кроме страховых фондов саморегулирующих организаций страховщиков), изменения в действующие положения об оценочной деятельности - возможность кратного увеличения т.н. рыночной стоимости объектов налогообложения и др.

По запросам членов Ассоциации даны ответы в качестве консультаций, разъяснений, рекомендаций на 157 обращений.

В нашей практике нет случаев, чтобы мы не дали ответ на запрос от членов АПСРТ, даже если эти вопросы не касаются сферы непосредственной деятельности Ассоциации и вообще транспорта.

Основные вопросы за прошедшее время – это конфликты с органами Росводресурсов по правилам пользования водными акваториями.

Поскольку, согласно законодательству, одним из источников доходов субъектов федерации являются все штрафы, собираемые федеральными надзорными органами, увеличилась активность этих органов по поиску поводов для штрафов и, очень часто, эти претензии не соответствуют закону.

В этой ситуации, на что мы постоянно обращаем ваше внимание, важно не оправдываться в несуществующих нарушениях, не давать поводов косвенного признания вины, а четко руководствоваться нормами закона и не решать вопрос "по понятиям".

Одним из важнейших приоритетов в деятельности Дирекции АПСРТ, на протяжении всего отчетного периода было ее взаимодействие с Российским Речным Регистром.

По понятным и объективным причинам с каждой прошедшей навигацией средний возраст основного рабочего ядра транспортных, рейдовых, служебно-вспомогательных судов, эксплуатируемых нашими судоходными компаниями, возрастает и обеспечивать его надлежащее техническое состояние становится все сложнее.

Одновременно со стороны надзорных и контролирующих органов требования к уровню технической эксплуатации судов с каждым годом повышаются.

В этих условиях в нашей отрасли для обеспечения безопасного судоходства особое значение приобретает деятельность Речного Регистра.

Поэтому в повестках заседаний Совета АПСРТ, при проведении наших годовых собраний наиболее острыми и обсуждаемыми являются вопросы и проблемы, связанные с технической эксплуатацией судов.

Следует отметить, что руководство Речного Регистра всегда проявляет намерение позитивным образом реагировать на возникающие у судоходных компаний – членов АПСРТ сложности при обеспечении ими требований Правил РРР, а также соответствующих нормативных правовых актов и в большинстве случаев дает рекомендации, как целесообразно, без ущерба для безопасности судоходства, выполнить те или иные требования нормативных документов или вносимых в них изменений.

Мы понимаем, что Речной Регистр (его центральное управление, и бассейновые филиалы) позитивно настроен на конструктивное взаимодействие с нашими предприятиями и готов в пределах своей компетенции разрешать возникающие коллизии, устранять недопонимание в трактовке отдельных положений Правил, и мы благодарны за это и генеральному директору Е.Г. Трунину, и его заместителям - Н.А. Ефремову, В.Ю. Ружьеву.

Примером такого отношения, может быть охарактеризован семинар главных инженеров (технических специалистов) судоходных компаний по вопросам технической эксплуатации судов, проведенный 15-16 апреля 2014 года на базе порта Коломна при поддержке Речного Регистра.

В работе семинара приняли участие Ружьев В.Ю., начальники отделов Речного Регистра: Вериш Ю.Н., Гуляев И.А., Семенов Е.В., Туманов В.М., выступившие с сообщениями по профильным вопросам и разъяснившие позицию классификационного общества по интересующим специалистов наших предприятий вопросам.

Выражая благодарность организаторам семинара за его четкое проведение, приходится, к сожалению, констатировать, что количество участников семинара явно не соответствовало важности рассматриваемых вопросов. Возможно это было вызвано тем, что середина апреля не самое лучшее время для проведения таких важных мероприятий.

По результатам семинара Ассоциацией были направлены всем нашим организациям для использования в работе подготовленные Речным Регистром материалы с информацией и разъяснениями по эксплуатации дизельных двигателей на судах с классом РРР, а также по другим вопросам.

И еще о том, что нас ожидает в ближайшее время по направлению деятельности Речного Регистра.

Как мы вас информировали письмом от 23.05.2014 г. № 2-01/134 Речным Регистром подготовлен новый Проект Правил взамен действующих, имея в виду, что после принятия в установленном порядке изменений в статью 35 КВВТ, классификационное общество может получить право утверждать их самостоятельно приказом генерального директора.

Указанный проект поступил в Ассоциацию на отзыв и мы просили Вас, учитывая особою важность Правил Российского Речного Регистра для деятельности российских судовладельцев, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов судами внутреннего и смешанного (река-море) плавания, рассмотреть его самым внимательным образом и сообщить замечания и предложения для подготовки обобщенного отзыва.

По информации Речного Регистра, в соответствии с установленным графиком, после получения отзывов от заинтересованных организаций проект Правил будет рассмотрен на заседании НТС, а в дальнейшем после доработки утвержден.

Еще один семинар для организаций – членов АПСРТ в 2014 г. (31 июля – 1 августа) был проведен на базе ОАО «Томская судоходная компания» по теме «Создание и развитие региональных (бассейновых) центров логистики».

В семинаре приняло участие 40 человек: представители организаций- членов АПРСТ, филиалов Ассоциации, администрации Томской области, специалисты Сибирского центра логистики.

Были сделаны и обсуждены сообщения по следующим вопросам:

1.Становление и развитие «Сибирского центра логистики».

2. Развитие логистики как необходимый атрибут взаимодействия всех видов транспорта и клиентуры.

3.Торговый дом как координатор взаимодействия между грузоотправителями, грузополучателями и транспортными предприятиями.

4. Участие научных организаций в определении материалов требуемого качества для центров логистики.

5. Участие финансовых структур в обеспечении финансирования всего производственного цикла.

Хочется еще раз поблагодарить организаторов семинара за качественную его подготовку и проведение, предоставленную возможность участникам непосредственно ознакомиться с производственной базой холдинга и инновационными решениями по повышению качества нерудных материалов.

К сожалению, в очередной раз вынуждены отметить слабую активность организаций – членов АПСРТ по участию в подобных мероприятиях.

В текущем году по инициативе Дирекции АПСРТ, и согласованию с Советом АПСРТ приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19.02.2014 г. № 151 выполнявшиеся с 2008 г. Ассоциацией функции ведения секретариата Технического комитета по стандартизации «Внутренний водный транспорт» (ТК 032) были переданы ФБОУ ВПО «Московская государственная академия водного транспорта».

Прошедшие 6 лет были периодом создания и становления Технического комитета. Далеко не все задуманное и запланированное для реализации в рамках ТК 032 нам удалось достигнуть.

Были сложности с обоснованием и получением финансирования на разработку проектов технических стандартов, их последующей подготовкой и прохождением многочисленных процедур согласования, о которых мы Вас информировали на отчетных годовых собраниях.

Позитивным результатом является то, что наряду с десятью прошедшими через ТК 032 и в дальнейшем принятыми и утвержденными Росстандартом национальными стандартами (ГОСТами), наш Технический комитет среди огромного перечня себе подобных не затерялся, подтвердил свою работоспособность и создал хорошие предпосылки для дальнейшей работы на новом уровне.

Полагаем и уверены, что у нового секретариата ТК 032 - Московской государственной академии водного транспорта, принимая во внимание ее солидный научный потенциал и молодежную творческую составляющую и энергетику, будет еще больше возможностей проявить себя на поприще разработки национальных стандартов, столь необходимых для эффективной деятельности как организаций членов- АПСРТ, так и всей нашей речной отрасли.

Для этого потребуется и активная поддержка секретариата технического комитета со стороны его членов, в связи с чем, Дирекция обращается ко всем организациям АПСРТ, входящим в ТК 032, с просьбой продолжить конструктивное взаимодействие с новым руководством и Секретариатом Комитета.

Как Вы знаете, АПСРТ является членом общественной организации «Российский союз товаропроизводителей» (РСТ). Союзом утверждено Положение о премии имени Косыгина в области науки, техники и организации производства, в соответствии с которым Президиум РСТ ежегодно определяет лауреатов премии и награждает их дипломом, нагрудным знаком и скульптурным изображением А. Н. Косыгина.

Лауреатами премии могут быть как юридические, так и физические лица. Правом представления материалов на соискание премии наделены федеральные отраслевые объединения товаропроизводителей, промышленников, предпринимателей и работодателей.

По представлению АПСРТ и решению Президиума РСТ в 2014 году лауреатом премии был признан генеральный директор ОАО «Тобольский речной порт» Зырин Виктор Владимирович. Надеемся, что и в дальнейшем у нас будут весомые основания пополнить список лауреатов этой премии представителями нашей Ассоциации.

В 2014 г. Федеральным агентством морского и речного транспорта было продолжено присвоение почетного звания «Лидер отрасли».

В соответствии с решением Экспертной комиссии конкурса «Лидер отрасли», в которую входит президент АПСРТ, по итогам деятельности в 2013 году победителями в двух номинациях были определены организации – члены Ассоциации, а именно:

- в номинации Лучшая судоходная компания (на внутреннем водном транспорте) - ОАО «Порт Коломна» (генеральный директор - Алексеев В.Я.);

- в номинации Лучший речной порт - ОАО «Южный речной порт» (генеральный директор – Касимов Б.В.).

В 2014 г. Федеральным агентством морского и речного транспорта отмечалось десятилетие с момента его образования. В ознаменование этого события Росморречфлотом к профессиональному отраслевому празднику- Дню работников морского и речного флота издан третий специальный выпуск книги «Люди нашей отрасли».

В эту очень солидную, иллюстрированную книгу включены отдельные разделы, характеризующие деятельность Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, ОАО «Московское речное пароходство», ОАО «Томская судоходная компания», а также персональные, отражающие трудовые биографии Зайцева А.М., Алексеева В.Я., Кноля В.А., Зырина В.В.

Важную организующую роль в обеспечении всей деятельности играет Совет АПСРТ, на регулярных заседаниях которого (сегодняшний протокол имеет №103) рассматривались важнейшие вопросы, связанные как с текущей работой Ассоциации, так и вопросы перспективного развития, взаимодействия с органами государственного управления, нормативно- правового обеспечения речного транспорта.

Все последние пять лет членами Совета были, кроме президента и исполнительного директора, Кноль В.А., Синицын В.А., Анисимов К. О., Сандулов С.Г., Иванов А.Б., Алексеев В.Я., Моложавенко А.П.

Большую позитивную роль в работе АПСРТ играют филиалы: Югорский (г. Ханты-Мансийск) и Обский (г. Томск), объединяющие более пятидесяти речных организаций Обь – Иртышского и Обского бассейнов.

Важнейшая роль, выполняемая бассейновыми филиалами – это непосредственный повседневный контакт с администрациями речных бассейнов, контрольными и надзорными органами и участие в работе бассейновых советов.

Такое взаимодействие с представителями органов государственного управления содействует оперативному решению возникающих вопросов, поиску рациональных решений и разрешению конфликтных ситуаций.

При всей важности работы бассейновых объединений речников, пока медленно восстанавливается сотрудничество с НП «Водный транспорт Дона», что, в первую очередь, имеет негативные последствия для малых и средних организаций Донского бассейна, не получающих необходимую информацию и консультативную помощь.

В дальнейшем нам предстоит решать не менее важные и сложные задачи и мы должны с вами определить приоритетные направления нашей работы. Проект основных направлений деятельности Ассоциации на 2014-2015 годы предлагается для вашего обсуждения и принятия.