**Двадцать лет на службе речному транспорту**

Два десятилетия назад, а точнее 22 февраля 1995 г. состоялось историческое для нас учредительное собрание инициаторов создания Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ), которое положило начало нашей совместной деятельности.

Характеризуя прошедший период, следует отметить то многообразие вопросов, которое нам пришлось вместе с вами решать.

Практически в то же время - с середины 1990 годов началось формирование новой системы государственного управления внутренним водным транспортом, создавалась основа ее нынешнего наполнения и структуризации.

При этом практически полностью изменялся сложившийся десятилетиями характер взаимоотношений государственных органов управления и хозяйствующих субъектов – новых акционерных обществ, созданных на базе портов, большинство из которых стали одновременно судоходными компаниями, и оказавшихся со своими новыми проблемами фактически наедине для их решения.

Новой Ассоциации предстояло эти проблемы и многие другие, появление которых в то время даже трудно было предположить, решать.

Основное внимание ее деятельности было изначально сориентировано на постоянное и активное участие в работе, связанной с формированием в стране законодательной базы функционирования экономики отраслей народного хозяйства.

И дирекция Ассоциации с самых первых дней своей деятельности участвовала, а в отдельных случаях инициировала принятие законодательных и нормативных правовых актов, имеющих непосредственное отношение к речному транспорту.

Первым важнейшим для экономики законопроектом, при прохождении которого в Государственной Думе РФ активное участие принимала АПСРТ, был проект федерального закона «Налоговый кодекс Российской Федерации» (после принятия - федеральный закон №146-ФЗ от 31 июля 1998 года).

Весь этот период с начала 1996 года представители Ассоциации участвовали в работе Комитета Госдумы по бюджету и налогам в качестве экспертов в составе рабочих групп Комитета и проводили работу по отстаиванию отраслевых интересов в принимаемых решениях, зачастую непосредственно взаимодействуя с депутатами Государственной Думы РФ.

Результатом работы по проекту Налогового кодекса стало принятие норм, отражающих специфику работы речного транспорта, в частности:

1.Впервые в законодательных актах Российской Федерации было утверждено и действует понятие «сезонное производство» в редакции, внесенной АПСРТ; дано определение (статья 11, часть 2, абзац 17), полностью соответствующее условиям производственной деятельности организаций внутреннего водного транспорта, которое непосредственно связано с природными климатическими условиями и временем года.

В последующем постановлением Правительства РФ от 6 апреля 1999 года №382 в Перечень сезонных отраслей и видов деятельности включены:

- добыча песчано-гравийной смеси из русел рек;

- перевозки пассажиров грузов, погрузочно-разгрузочные работы в районах с ограниченными сроками навигации;

- строительство и ремонт судов внутреннего водного транспорта в районах с ограниченными сроками навигации;

- досрочный завоз продукции (товаров) в районах Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

2. АПСРТ активно участвовала в рабочих группах Комитета по бюджету и налогам по рассмотрению части второй Налогового кодекса при формировании основных глав по конкретным видам налогов:

2.1. Налог на добавленную стоимость (НДС) в части применения ставки 0 процентов (статья 164) при реализации услуг связанных с перевозкой, перегрузкой ввозимых или вывозимых за пределы территории РФ товаров. Редакционные правки и правки по существу этой статьи из-за сложности процедуры определения условий применения нулевой ставки производились после принятия Кодекса в 1998 году практически до 2005 года. В конечном итоге было сформулировано основное понятие – экспорт транспортных услуг для условий внутреннего водного транспорта.

2.2.Норм налогового законодательства, связанных с водопользованием, а также с оплатой транспортного налога, водного налога.

Последовательно, после принятия в 1995 году Водного кодекса РФ, и до принятия новой редакции Кодекса в 2006 году, органами государственной власти вносились инициативные проекты законодательных актов, предусматривающих финансовое обременение судовладельцев внутреннего водного транспорта налогом за водопользование, связанное с их производственной деятельностью за каждый тонно-километр выполненных перевозок, или за использование водных объектов, или в форме транспортного налога.

Активной работой в Государственной Думе РФ и сотрудничеством с Союзом транспортников России (СТР) нам удалось обеспечить условия производственной деятельности воднотранспортных организаций при осуществлении судоходства (в понятии статьи 3 КВВТ РФ), избежав необоснованное налоговое обременение.

В результате организации внутреннего водного транспорта при осуществлении судоходства освобождены от всех видов платного водопользования, а по транспортному флоту - и от уплаты транспортного налога (статья 356, часть 2, п.4 НК РФ).

3.Важнейшим результатом работы АПСРТ в законодательной деятельности стало позитивное и, главное, результативное сотрудничество с Комитетом Государственной Думы по природопользованию при рассмотрении новой редакции Водного кодекса РФ (принят 3 июня 2006 года).

Принятию Кодекса предшествовала работа в течение 5 лет по подготовке различных вариантов проекта, предусматривающих большое количество согласований, разрешительных процедур, платности водопользования и т.п., предлагавшиеся Минприроды России и Росводресурсами. Доработка поправок (зачастую в срочном порядке) к очередному участию в заседании рабочих групп Комитета продолжалась все 5 лет и в конечном итоге был достигнут исключительно важный результат, позволяющий осуществлять судоходство на водных объектах без всяких разрешительных и иных обременительных процедур.

4. АПСРТ самым активным образом участвовала в разработке самого важного для речной отрасли законодательного акта - Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ), утвержденного в 2001 году, и продолжает, после его принятия, проводить работу в экспертных группах, заседаниях Комитета Госдумы РФ по транспорту по подготовке и рассмотрении предложений в части изменения его действующей редакции.

Наиболее затруднительная для организаций внутреннего водного транспорта ситуация сложилась при внесении поправок в КВВТ после трагических событий с д/э «Булгария».

Из предложенных АПСРТ редакций в окончательный текст изменений КВВТ вошли следующие предложения:

-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 (750л.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 ( Росморречфлоту);

-значительно сокращен перечень судов, для которых разрабатывается судовой план чрезвычайных мер по предупреждению загрязнения акваторий нефтью; также исключены из этого перечня суда по признаку наличия на борту бункерного топлива;

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

- 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.

В числе важнейших изменений, внесенных в КВВТ федеральным законом от 28 июля 2012 года №131-ФЗ, является новая редакция статьи 121, которой введена ответственность судовладельца за причиненный вред имуществу физических или юридических лиц страхованием его гражданской ответственности или банковской гарантией обеспечения этой ответственности.

Более года активной работы в Госдуме РФ по проекту поправок в КВВТ, поддержка усилий АПСРТ со стороны Комитета по транспорту позволили внести существенные изменения в федеральный закон №131 –ФЗ по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности. В процессе подготовки закона удалось доказать целесообразность снижения в 3-5 раз размера т.н. минимальной страховой суммы, устанавливаемой в зависимости от валовой вместимости судна и от которой при страховании гражданской ответственности определяется страховой тариф, а следовательно и дополнительные расходы судовладельца.

В значительной мере положительного результата по условиям страхования гражданской ответственности судовладельцев удалось добиться, благодаря позиции Правового управления Администрации (его руководителя - Брычевой Л. В.) Президента РФ.

Это позволило отразить в законе 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 разрешает ограничиться только минимальной страховой суммой (или минимальной суммой финансового обеспечения) по каждому судну в зависимости от его валовой вместимости, определяемой согласно п.6 статьи 121 КВВТ на основании мерительного свидетельства (статья 14 КВВТ).

По этой причине размер страхового тарифа к единице валовой вместимости судна законодательно не устанавливается, а страховая премия (страховой тариф) определяется при заключении договора страхования по соглашению сторон, исходя из установленной законом минимальной страховой суммы.

Важнейшей нормой принятого закона является освобождение от обязательного страхования гражданской ответственности владельцев несамоходных сухогрузных судов (их страхование может осуществляться также только на добровольной основе).

Очередным нормативным правовым актом в этом пакете стал федеральный закон № 67-ФЗ о страховании ответственности перевозчиков пассажиров.

При рассмотрении проекта закона № 67-ФЗ в Госдуме РФ и в последующем - при подготовке постановления Правительства РФ, по предложению АПСРТ и на основании подготовленных материалов и расчетов, было предусмотрено право для организаций внутреннего водного транспорта заключать договор обязательного страхования гражданской ответственности на период навигации, а не на год, как установлено для всех других видов транспорта,

Важным обстоятельством является то положение, что пунктом 4 статьи 7 закона № 67-ФЗ установлено, что страховая организация обязана заключить договор обязательного страхования с любым обратившимся с этой целью к ней перевозчиком.

Также удалось добиться снижения размеров страховых тарифов, утвержденных постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2012 года № 1344, для перевозок пассажиров во внутригородском, пригородном, экскурсионно-прогулочном, транзитном сообщении и на переправах в 40-50 раз, а для перевозок пассажиров по туристическим маршрутам в 2 раза против размеров, предусмотренных Минфином России в проекте постановления.

Одним из позитивных законодательных актов, 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.

За все 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.

Основным направляющим документом деятельности Дирекции, Совета АПСРТ, позволяющим учитывать особенности предстоящего периода работы, от прошедшего годового собрания до последующего собрания на протяжении многих лет являются Приоритетные направления деятельности АПСРТ на предстоящий период, которые мы традиционно рассматриваем и утверждаем на наших ежегодных общих собраниях Ассоциации.

Ключевым разделом Приоритетных направлений 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 Минэкономразвития России, на котором приводится 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 годы 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.

Нам удалось снизить, начиная с 2009 г., нагрузку на речные порты, отнесенные к естественным монополиям со стороны Федеральной службы по тарифам, отменившей приказом от 21.07. 2009 г. № 170-т/9 ценовое регулирование в отношении речных портов, расположенных на водных путях европейской части России.

Одновременно на протяжении последних лет нами поступательно реализуется принятое совместно с речными портами, отнесенными к естественным монополиям, направление по их исключению из соответствующего реестра.

После активных попыток изменить сложившуюся парадоксальную ситуацию с выводом речных портов из Реестра естественных монополий на законодательном уровне, 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 «Осетровский речной порт», ОАО "Порт Козьмодемьянск", ОАО "Тобольский речной порт".

К сожалению, в 2014 г. по объективной причине (наводнение на р. Амур) не удалось исключить из реестра Торговый порт Благовещенск и по субъективной - Красноярский речной порт.

Наряду с этими предприятиями, в настоящее время из организаций – членов АПСРТ в реестре естественных монополий остаются порты: Березники, Пермь, Тверской, Лесосибирский, Ростовский.

Одним из главных достижений в работе АПСРТ в последние годы 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 низкойопасности, в отношении которых плановые проверки эксплуатирующих организаций со стороны органов Ростехнадзора не должны проводиться.

Особое место в последние годы в деятельности предприятий речного транспорта, как впрочем и всех других видов транспорта, занимают вопросы, связанные с реализацией принятого в 2007г**.** Федерального закона «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ.

АПСРТ еще на стадии обсуждения проекта вышеуказанного закона была против его принятия и высказывала свою категоричную позицию и доводы необходимости концептуального изменения подходов заложенных в этом законодательном акте, где практически вся ответственность за обеспечение транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства возлагается на организации - хозяйствующие субъекты, эксплуатирующие объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства.

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.

С принятием Правительством РФ, Минтрансом России в 2010 – 2012 г.г. целого пакета нормативных правовых актов в целях реализации закона «О транспортной безопасности», когда практически все объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства (для наших предприятий – это все суда и объекты портовой инфраструктуры), после их категорирования в Росморречфлоте, подпадали под его действие со всеми вытекающими затратами и последствиями, ситуация по обеспечению утвержденных требований крайне усугубилась.

По большому счету все предпринимавшиеся АПСРТ на разных уровнях усилия, за исключением внесенных приказом от 24.04.2012г. № 105 изменений в приказ Минтранса России от 21.02.2011г. № 62 «О порядке установления категорий…», были тщетными.

И только после двухлетней активнейшей работы Комитета Госдумы РФ по транспорту и лично первого заместителя председателя Комитета Ефимова В.Б. с представителями причастных министерств и ведомств, а также с участием отраслевых ассоциаций (в том числе АПСРТ) и союзов, в начале 2014 года Федеральным законом от 03.02.14 №15-ФЗ удалось внести в закон «О транспортной безопасности» существенные коррективы, принципиально изменяющие для хозяйствующих субъектов внутреннего водного, железнодорожного и автомобильного транспорта установленные к ним ранее требования.

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 в целом является для внутреннего водного транспорта позитивным решением.

В то же время в целях реализации федерального закона № 15-ФЗ предусмотрено утверждение 16 (шестнадцати!) постановлений Правительства РФ, а также принятие Минтрансом России и другими причастными ведомствами 10 (десяти!) приказов.

Одно количество этих нормативных правовых актов, 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.

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, но, к сожалению, эта работа профильными министерствами и ведомствами затягивается.

Важным достижением АПСРТ для наших портов, в части дальнейшей эксплуатации портальных кранов, было согласованное с Госгортехнадзором России в 2002 году решение о продлении срока их службы до 40 лет, что позволило предприятиям в трудные годы реформирования экономики сэкономить немало средств.

Этот срок становится критичным и руководителям предприятий следует обратить внимание на необходимость обновления портовой техники.

По-прежнему, периодически речные порты сталкиваются в своей работе с застаревшей проблемой, связанной с требованием Ростехнадзора установки регистраторов параметров (РП) на портальных кранах.

В целом нам удается пока известной рекомендацией организациям-членам АПСРТ удерживать ситуацию от необходимости выполнения этого требования, мотивируя его как неправомочное, но с каждым годом эта проблема обостряется и доказывать территориальным органам Ростехнадзора все сложнее.

Вот уже несколько лет мы безуспешно пытаемся пробить решение на законодательном уровне по снижению для предприятий речного транспорта ставки земельного налога с 1,5 % до 0,3%, а также по субсидированию процентов по кредитам на межнавигационный разрыв.

Каких только вариантов и обоснований по необходимости принятия этих решений мы не предлагали, на каком только уровне, включая самый высший в стране, мы эти вопросы не ставили, все они, по сути, молчаливо отвергаются и выставляются все новые и новые препоны, в первую очередь со стороны Минфина России.

На словах и в комментариях все принимающие решения лица вроде бы осознают, необходимость, тем более в условиях финансового кризиса, такой государственной поддержки 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 (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.

Теперь мы предпринимаем усилия, включая активное взаимодействие с депутатами Государственной Думы РФ, по внесению поправок в статью 53, предусматривающих 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.

Пока реализация этих инициатив АПСРТ затягивается, но мы полагаем, что сумеем продвинуть решение этого вопроса до окончательного принятия.

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 Росморречфлотом, Минтрансом России, а впоследствии и Правительством РФ.

Все эти активные действия способствовали тому, что 8 апреля 2015 г. Госдумой РФ была принята в первом чтении уточненная поправка в статью 104 ТК РФ, вариант которой с нами был согласован. Надеемся, что в период работы весенне-летней сессии эта поправка будет принята Госдумой РФ в окончательном виде.

Одним из важнейших нормативных правовых актов, принятых в уже 2015 г., и имеющих позитивное значение для организаций речного транспорта, особенно для большинства судовладельцев, осуществляющих перевозки нефтепродуктов, является постановление Правительства РФ от 30.04.2015 г. № 426 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623», т.е. в Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта.

Внесенными изменениями более четко и конкретно прописана редакция пункта 3 постановления № 623, устанавливающая, что «требования технического регламента не распространяются на объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта и суда, проекты которых согласованы и контракты на строительство которых заключены до вступления в силу технического регламента, а также на материалы и изделия для судов, изготовленные до вступления в силу технического регламента, за исключением требований, прямо предусмотренных в техническом регламенте для указанных объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, судов, материалов и изделий для судов".

В Технический регламент (в подпункт «в» пункта 108) внесены изменения, что требования о необходимости наличия двойного дна и двойных бортов с 30 апреля 2015 г. распространяются не на все нефтеналивные суда, а только на самоходные грузоподъемностью 600 тонн и более, перевозящие в качестве груза нефть тяжелых сортов установленной плотности и вязкости. При этом требование о необходимости наличия двойного дна и двойных бортов для судов грузоподъемностью 200 тонн и более, перевозящих указанные грузы, будет действовать только с 1 января 2018 г.

АПСРТ участвовала в обосновании необходимости внесения изменений в Технический регламент, в том числе в отношении требований к нефтеналивным судам. Не все наши предложения нашли отражение в постановлении Правительства РФ от 30.04.2015 г. № 426, но и те положения, которые в него включены, являются положительными и крайне важными для дальнейшей деятельности большинства наших судовладельцев.

И мы благодарны Минтрансу России, Департаменту государственной политики в области морского и речного транспорта за понимание и поддержку в этом вопросе, подготовку и сопровождение вышеуказанного нормативного правового акта.

Многие наши предприятия, одним из видов деятельности которых является добыча нерудных материалов в руслах (границах) водных объектов, регулярно сталкиваются с повышенным вниманием контрольно-надзорных органов. Причем, если предприятиям удавалось в предшествующих периодах выигрывать суды, зачастую возникают обвинительные акты по новым обстоятельствам.

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

Многое зависит от взаимоотношений с контрольными органами, а когда взаимоотношения не складываются, то от квалификации обвинителя, защитника и судьи. В этом случае, при защите своих интересов, необходимо доходить до окончательного решения, ведь хуже всё равно не будет, но появится опыт и анализ упущений.

Не будем останавливаться на административной ответственности за доказанное событие, но зачастую, может даже в большей части, административная ответственность наступает при отсутствии события, либо отсутствия доказательства совершения события.

К примеру, один из наших портов был привлечен к административной ответственности по ст. 8.12.1 КоАП «Несоблюдение условия обеспечения свободного доступа граждан к водному объекту общего пользования…» со ссылкой на требования ст. 6 ВК РФ (статья содержит право свободного доступа граждан к водным объектам; изъятый песок по согласованию с бассейновым управлением складировался на берегу).

При этом ст. 8.12.1 КоАП по существу является вообще не работающей, поскольку нет нормативного правового акта, содержащего условия обеспечения доступа граждан к водным объектам.

Другому нашему порту инкриминируется нарушение границ горного отвода. В качестве доказательной базы приводятся три показателя из установленной формы отчета: объем запасов до и после выработки, и объем изъятого материала. В карьере осталось запасов больше, чем должно было остаться после окончания сезонной добычи. Размыв берегов, наносные явления, аллювий для судей не понятен; если добыл больше, чем изъято из конкретного карьера, значит добыл где-то в другом месте. Фактов нарушения земснарядами границ отвода не установлено и не доказано.

Было бы хорошо иметь от всех пострадавших предприятий информацию (резолютивную часть) судебных разбирательств по подобным вопросам, а мы будем размещать её в сокращенном виде на нашем сайте, и при необходимости, доводить до членов Ассоциации более подробную информацию при возникновении схожих ситуаций.

И еще просьба. При возникновении каких-либо значимых проблем направлять нам информацию на начальной стадии. В этом случае будет больше шансов найти решение вопроса, не давая ему выйти за пределы наших полномочий. При этом, даже письмо (на начальной стадии) в органы исполнительной власти субъекта РФ может остановить дальнейшее неблагоприятное развитие событий.

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.

Хорошим примером взаимодействия АПСРТ и Речного Регистра 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.

В работе семинара приняли участие заместитель генерального директора Речного Регистра Ружьев В.Ю., начальники отделов: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.

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, с какими переменами наши предприятия столкнутся уже во второй половине 2015 года в деятельности Речного Регистра.

Федеральным законом РФ от 31 декабря 2014 г. № 502-ФЗ в КВВТ РФ внесены изменения, наделяющие классификационные общества полномочиями самостоятельно утверждать и издавать Правила освидетельствования судов в процессе их эксплуатации, правила технического наблюдения за постройкой судов, правила технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, правила классификации и постройки судов.

При этом утверждение Положения о классификации и об освидетельствовании судов, и с внесением изменений в статью 35 КВВТ, остается прерогативой Минтранса России.

По обращению Речного Регистра мы рекомендовали в апреле т.г. всем нашим судовладельцам подключиться к проводимой классификационным обществом очень трудоемкой работе по подготовке проекта Правил- 2015 Российского Речного Регистра, имея в виду принять участие в рассмотрении размещаемых частей проекта Правил на его сайте для публичного обсуждения и направления своих замечаний и предложений.

Полагаем, что многие наши предприятия активно участвовали в этой работе и их предложения найдут свое отражение в новых Правилах-2015 Российского Речного Регистра. При общем конструктивном взаимодействии судоходных компаний с Российским Речным Регистром имеются и сложные вопросы, требующие решения.

Выше было обращено внимание на сезонность работы речного транспорта, т.е. суда находятся в эксплуатации 5-6 месяцев, остальное время на зимнем отстое. Исходя из этого, предлагается пересмотреть периодичность осмотров судов, установив норму в Правилах РРР, предусматривающую освидетельствование судов один раз в течение двух лет.

Необходимо сократить в два раза перечень объектов технического регулирования, указанных в Приложении 1 к Техническому регламенту о безопасности объектов внутреннего водного транспорта до уровня количества объектов технического регулирования, обозначенных в Техническом регулировании о безопасности объектов морского транспорта.

Также настало время установить порядок утверждения тарифов за услуги Речного Регистра. Плата за услуги становится неподъемной для бюджетов судоходных компаний и вызывает их справедливые требования о необходимости стабилизации оплаты этих услуг.

В 2014 г. (31 июля – 1 августа) мы провели еще один семинар для организаций – членов АПСРТ 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.

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

И хочется отметить следующее.

Как опыт этого семинара в Томске, так и проведенного ранее в Коломне, показали, что потребность в непосредственном общении специалистов разных предприятий, занимающихся одним и тем же направлением деятельности, увидеть своими глазами и познакомиться на месте с опытом коллег, по-прежнему существует. И если по этому вопросу у наших предприятий появятся какие-либо конкретные предложения, мы готовы их рассмотреть и совместно реализовать.

Еще одно значимое публичное мероприятие при активном участии АПСРТ и ее членов прошло 3 марта 2015 г. в Нижнем Новгороде, а именно выездное пленарное заседание Общественного экспертного совета по транспорту Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию» по вопросам развития внутреннего водного транспорта в новой экономической ситуации. Заседание было инициировано и организовано В.Б. Ефимовым и вице-президентом СТР, членом Общественной палаты РФ Е.Д. Казанцевым.

На этом форуме выступили с сообщениями президент АПСРТ Зайцев А.М., генеральный директор ОАО «Томская судоходная компания» Кноль В.А., генеральный директор ОАО «Порт Тольятти» Виноградов А.С.

Надеемся, что рассмотренные в Нижнем Новгороде вопросы, предложения, прозвучавшие в выступлениях представителей АПСРТ, найдут свое отражение в принимаемых на разных уровнях власти решениях.

В последние 10 лет АПСРТ был инициирован и реализован до логического завершения проект общеотраслевого значения, а именно, связанный с созданием на ее базе Технического комитета по стандартизации «Внутренний водный транспорт» (ТК 032).

В 2008 году по предложению АПСРТ приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19.02.2014 г. № 151 был создан этот Технический комитет, функции председателя, ответственного секретаря и в целом секретариата было поручено выполнять представителям Ассоциации.

А в 2014 г. по инициативе Дирекции АПСРТ, и согласованию с Советом АПСРТ, приказом Росстандарта выполнявшиеся с 2008 г. Ассоциацией функции ведения секретариата Технического комитета 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.

Передавая по собственной инициативе полномочия по ведению секретариата ТК 032 - Московской государственной академии водного транспорта, мы исходили из достаточно ограниченных организационных и административных возможностей дирекции АПСРТ по дальнейшему обеспечению его работы и принимали во внимание солидный научный потенциал и молодежную творческую составляющую и энергетику сотрудников и студентов академии, у которых будет больше возможностей проявить себя на поприще разработки национальных стандартов, столь необходимых для эффективной деятельности как организаций АПСРТ, так и всей нашей речной отрасли.

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.

По представлению АПСРТ и решению Президиума РСТ в 2015 году лауреатом премии был признан генеральный директор ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие» Синицын Виктор Александрович. Надеемся, что и в дальнейшем у нас будут весомые основания пополнить список лауреатов этой премии представителями нашей Ассоциации.

До этого года в список награжденных званием лауреата премии имени Косыгина у нас уже входили по порядку награждения: Алексеев В.Я. – генеральный директор ОАО «Порт Коломна», Кноль В.А. – генеральный директор ОАО «Томская судоходная компания», Иванов А.Б. – генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство», Анисимов К.О. – генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство», Зайцев А.М. – президент АПСРТ, Зырин В.В. – генеральный директор ОАО «Тобольский речной порт».

Важную организующую роль в обеспечении всей деятельности играет Совет АПСРТ, на регулярных заседаниях которого рассматривались важнейшие вопросы, связанные как с текущей работой Ассоциации, так и вопросы перспективного развития, взаимодействия с органами государственного управления, нормативно- правового обеспечения речного транспорта.

Большую позитивную роль в работе АПСРТ играют филиалы: **Обский** (г. Томск) - председатель В.А. Кноль, исполнительный директор Якимович А.В., и **Югорский** (г. Ханты-Мансийск) – председатель С.Г. Сандулов, исполнительный директор Путина С.Н., объединяющие более пятидесяти речных организаций Обского и Обь – Иртышского бассейнов.

Многие годы активнейшее взаимодействие с Дирекцией АПСРТ и членами Югорского филиала осуществлял Яснов Юрий Александрович, будучи его исполнительным директором, за что мы ему очень благодарны. Он и сейчас, находясь на заслуженном отдыхе, при необходимости всегда готов подключиться к работе и поделиться своим богатым опытом и знаниями с коллегами.

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.

Наряду с бассейновыми филиалами, АПСРТ активно сотрудничает с бассейновыми ассоциациями - Ассоциацией енисейских судовладельцев (г. Красноярск) – председатель Совета Иванов А.Б., исполнительный директор Булава И.А. и Ассоциацией «Водный транспорт Дона» (г. Ростов-на-Дону) – председатель Совета Огарев А.В., исполнительный директор Скляренко Ю.П.

Мы благодарны руководителям бассейновых филиалов и ассоциаций за тесное взаимодействие и поддержку и надеемся, что наша совместная работа по защите интересов организаций – членов, и в целом на обеспечение жизнедеятельности речного транспорта, продолжится.

Тем более, что условия, в которых приходится нашим судовладельцам и портам осуществлять свою основную производственную деятельность, связанную с перевозками грузов и пассажиров, перегрузочными работами, с каждым годом все усложняются.

Помимо трех финансово-экономических кризисов 1998 г., 2008 г. и 2014 г., последствия которых испытала на себе вся страна (и продолжает испытывать от последнего кризиса), субъективных причин, непосредственно тормозящих нормальное функционирование и создающих новые барьеры в деятельности предприятий, а именно возрастающий поток принимаемых нормативных правовых актов, предписывающих все новые и новые требования к их работе, а также усиливающийся контроль и надзор за их деятельностью, в нарастающей степени ежегодно самым негативным образом сказываются на деятельности наших организаций и объективные причины.

Первая связана с продолжающим старением судов и перегрузочной техники, портовых гидротехнических сооружений. И этот процесс в отношении судов внутреннего плавания и речной портовой инфраструктуры невозможно остановить до тех пор, пока государством не будут созданы условия для реальной поддержки внутреннего водного транспорта, имеющего целый блок преимуществ по сравнению с другими видами транспорта, но и самый главный недостаток, негативно сказывающийся на его конкурентоспособности, а именно сезонность работы.

Извечная проблема ограниченного периода навигации на российских реках в последние годы усугубляется их крайней маловодностью.

В прошлогоднем отчете мы отмечали, как уже в середине мая (14.05.2014 г.) Минтрансом России было издано распоряжение за № МС-52-р «О сроках действия ограничения по осадке судов на Волжского бассейна внутренних водных путей», которым вследствие низких уровней воды с 15 мая до 10 июня вводилось ограничение по осадке судов на участке от Городецких шлюзов №15-16 до г. Балахна.

Начало навигации 2015 г. на участках ВВП с самым интенсивным движением, а именно на участках ЕГС, и особенно на Нижнем Дону, проходило в еще более неблагоприятных условиях.

Еще по существу не началось движение судов, а уже 7 апреля Минтрансом России приказом за № ОВ-24-р было введено предусмотренное приказом ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» от 30 марта 2015 г. № 206 «О введении ограничений по осадке судов на внутренних водных путях Азово-Донского бассейна», ограничение по осадке судов на участках Азово-Донского бассейна со сроком его действия до 22 ноября 2015 г., т.е. практически на всю навигацию.

Такие усугубляющие обстоятельства, препятствующие нормальной жизнедеятельности наших предприятий, вызывающие дополнительные ограничения в их работе, не создают предпосылок для их устойчивого функционирования и стабильного закрепления за ними грузовой базы, посредством ее переключения с других видов транспорта, а также снижают привлекательность туристских поездок на речных пассажирских судах.

По существу все два последних десятилетия речной транспорт находится в состоянии «выживания», при этом в отдельные благоприятные (по водности и продолжительности навигационного периода) годы перевозки грузов несколько возрастают, в другие (маловодные и сокращенные по времени из-за позднего открытия и/или раннего закрытия) – уменьшаются. При этом, из-за совокупности причин, основной из которых является переключение пассажиропотока на более мобильный автомобильный транспорт, все эти годы постоянна тенденция к уменьшению перевозок пассажиров.

И то, что в этих сложнейших, а зачастую в экстремальных условиях наши предприятия умудряются функционировать, а некоторые еще и развивать те или иные направления деятельности, это заслуга их дальновидных и инициативных руководителей и сплоченных коллективов.

Достаточно объективно, что победителями проводимого Федеральным агентством морского и речного транспорта с 2012 г. конкурса на присвоение почетного звания «Лидер отрасли», в номинации «Лучшая судоходная компания (на внутреннем водном транспорте)» становились: ОАО «Томская судоходная компания» (генеральный директор Кноль В.А.), ОАО «Порт Коломна» (генеральный директор - Алексеев В.Я.); ОАО «Мостурфлот» (генеральный директор – Малинин О.Ф.) - дочерняя компания Московского речного пароходства (по итогам работы в 2014 г.); в номинации «Лучший речной порт»: ОАО «Лесосибирский порт» (генеральный директор Колесников В. А.), ОАО «Южный речной порт» (генеральный директор Касимов Б.В.), ОАО «Порт Тольятти» (генеральный директор Виноградов А.С.) – по итогам работы в 2014 г.

Этот отраслевой конкурс проводится всего лишь три года, количество номинантов очень ограничено (по одной номинации на судоходные компании и порты внутреннего водного транспорта) и поэтому естественно не все наши достойные предприятия успели стать его победителями. Надеемся, что со временем перечень его лауреатов будет пополнен и другими организациями – членами АПСРТ. Реальные претенденты еще есть, но, к сожалению, их перечень по вышеназванным причинам не так уж и велик.

В одном аналитическом материале невозможно охватить все события деятельности АПСРТ за столь продолжительный период времени, в силу чего в настоящем докладе отражены лишь самые значимые вопросы и проблемы, которые с той или иной степенью успешности пришлось с вашим участием разрешать Дирекции Ассоциации в прошедшие 20 лет, а также со времени нашего предыдущего годового собрания.

Далеко не все из задуманного и совместно нами намеченного удалось нам реализовать. К сожалению, проблем в целом не стало меньше, многие из них переросли в другие и приобрели новые формы. Появились новые, те, о наличии которых в будущем мы даже раньше не предполагали.

При этом, несмотря на все трудности, часть которых нашла отражение в докладе, сама деятельность Ассоциации подтвердила правильность принятого два десятилетия назад решения о ее создании, а наличие имеющихся проблем, заставляет всех нас продолжать проводимую работу, находить новые пути и решения, способствующие не только нормальной текущей жизнедеятельности наших предприятий, но и в целом - развитию внутреннего водного транспорта.