**Об итогах работы Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) за период август 2015 – июль 2016г. и основные направления деятельности на предстоящий период.**

Предстоящий год после Юбилейного собрания членов Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта ознаменован важными событиями в сфере внутреннего водного транспорта. 3 декабря 2015 года Президент страны в послании Федеральному собранию Российской Федерации объявил решение провести Государственный Совет по вопросу «О развитии внутренних водных путей в Российской Федерации». Это решение было принято в связи со значительным ухудшением судоходства на внутренних водных путях, уменьшением перевозок грузов и пассажиров, вызванных снижением габаритов внутренних водных путей, особенно на Единой глубоководной системе в Европейской части страны, недоиспользованием имеющегося флота, снижением производительности его работы.

Для подготовки материалов к заседанию Государственного совета Российской Федерации создана рабочая группа членами которой утверждены Президент АПСРТ Зайцев А. М. и генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Анисимов К. О. Руководителем рабочей группы назначен Губернатор Астраханской области Жилкин Александр Александрович, руководителем редакционной группы заместитель Министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Олерский В. А. Перед редакционной группой была поставлена задача подготовить доклад к заседанию Государственного совета, предусмотрев использование водных ресурсов страны в интересах всех отраслей народного хозяйства, в том числе транспорта, энергетики, сельского хозяйства и в туристическо-реакреационных целях. В докладе предстояло показать роль внутреннего водного транспорта в экономике государства, отметив его преимущества по сравнению с другими видами транспорта, объективные и субъективные недостатки в финансировании содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, в системе государственного управления транспортным процессом. Немаловажным фактором являлись и мероприятия по рациональному использованию водных ресурсов с учетом маловодности в речных бассейнах.

Ассоциацией были представлены предложения к проекту доклада рабочей группы Государственного совета, заключающиеся в следующем.

1. Для обеспечения стабильного функционирования организаций внутреннего водного транспорта предусматривать в федеральном бюджете страны ежегодное выделение средств на субсидирование организаций внутреннего водного транспорта на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и используемым на пополнение кассового разрыва в межнавигационный период (700-800 млн.рублей).

2. Возобновить в 2017-2020 годах субсидирование из Федерального бюджета перевозок пассажиров на межрегиональных и на социально-значимых маршрутах в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (1,5-2млрд. рублей).

3. Внести изменения в статью 394 части второй Налогового кодекса Российской Федерации, предусматривающих установление налоговой ставки в размере 0,3 процента от кадастровой стоимости на земельные участки занятые объектами речных портов, судоходными гидротехническими сооружениями в составе земель транспорта или земель населенных пунктов и используемых для обеспечения портовой деятельности.

4. С целью обновления перегрузочной техники в речных портах принять Постановление Правительства РФ по частичному субсидированию кредитной ставки из федерального бюджета при изготовлении перегрузочного оборудования на отечественных заводах при получении кредитов в отечественных банках.

5. Ускорить приватизацию государственного имущества в речных портах. С этой целью необходимо разработать и внести в установленном порядке в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проект федерального закона, предусматривающий внесение изменений в Федеральный закон от 21 декабря 2001 года №178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» и в Федеральный закон от 29 июля 1998 года №135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» дающие возможность реализации гидротехнических сооружений и производственной инфраструктуры речных портов покупателям, имеющим преимущественное право покупки в соответствии с действующими нормативно правовыми актами, по балансовой стоимости (с учетом износа).

6. Продлить действия Постановления Правительства Российской федерации от 22 мая 2008 года №383 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» на строительство новых судов до 2020 года.

7. Установить механизм единовременной выплаты судоходным компаниям при условии утилизации старого судна и одновременным размещением заказа на российской верфи на строительство нового судна (судовой утилизационный грант) в соответствии с программой Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2020годы».

8. Разработать профессиональные стандарты в соответствии с Единым тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих (выпуск №52 раздел «Морской и речной транспорт) и образовательные стандарты по всем совмещенным профессиям на судах внутреннего водного транспорта.

9. Подготовить и внести в Государственную Думу проект поправок в статью 4 Федерального закона от 17.08.1995г. №147-ФЗ «О естественных монополиях» (об исключении из сферы деятельности субъектов естественных монополий услуг в речных портах).

10. В связи с передачей функций по согласованию проектной документации на геологические исследования, разведку и добычу общераспространённых полезных ископаемых на уровень субъектов Российской Федерации (Постановление Правительства РФ от 02.04.2014г. №259) рекомендовать губернаторам, руководителям администраций регионов использовать потенциал речного транспорта по поставкам и перевозкам нерудных материалов, в т. ч. общераспространённых полезных ископаемых собственной добычи.

**Пояснительная записка к предложениям АПСРТ**

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации   
от 6 апреля 1999 года № 382 «О перечне сезонных отраслей и видов деятельности, применяемых для целей налогообложения», предприятия речного и морского транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, погрузочно-разгрузочные работы в районах с ограниченными сроками навигации, имеют возможность получения отсрочки или рассрочки по налоговым платежам.

Однако сумма отсроченных платежей по налогам не покрывает потребности в оборотных средствах, особенно в тех районах, где продолжительность навигации не превышает четырех месяцев в год.

В межнавигационный период флот организаций речного транспорта выводится на зимний отстой, осуществляется ремонт судов, перегрузочной техники и причалов. Работники плавсостава речных судов в этот период находятся в оплачиваемых отпусках и отгулах за сверхнормативную работу в течение навигации. Перед началом навигации осуществляется снабжение и подготовка флота, в том числе обязательное техническое освидетельствование, закупка топлива. В межнавигационный период услуги по перевозке, грузов и пассажиров не осуществляются и, соответственно, отсутствуют финансовые поступления, что приводит к т.н. «кассовому разрыву».

Пополнение кассы в этот период возможно только за счет источников, не связанных с основной деятельностью: банковские кредиты, межхозяйственные кредиты, субсидии, другие источники.

Учитывая состояние федерального бюджета, дороговизны банковских кредитов, оптимальным решением для бизнеса и государства является субсидирование организаций внутреннего водного транспорта за счет средств федерального бюджета на уплату процентов по кредитам, используемым на пополнение кассового разрыва в межнавигационный период.

Предложение Минтранса России по упомянутому субсидированию процентной ставки в план действий Правительства Российской Федерации, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития Российской Федерации в 2016 году не включено.

Судами речного транспорта Российской Федерации было перевезено пассажиров в 1990г.-92 млн. чел., в 2015 г. -13,7 млн. чел. Тенденция уменьшения перевозок пассажиров сохраняется до настоящего времени. Есть объективные причины такого положения дел на речном транспорте. Сезонность работы, старение флота, интенсивное строительство автомобильных дорог параллельно водным путям и мостов через речные бассейны способствуют оттоку пассажиров на автомобильный транспорт. Повышение стоимости топлива увеличивает издержки судоходных компаний, что в конечном итоге приводит к выводу из эксплуатации большого количества судов. С 2005 года отменено субсидирование перевозок пассажиров речным транспортом из федерального бюджета, дотирование из бюджетов субъектов Федерации не всегда компенсирует расходы судоходных компаний и перевозки становятся убыточными. Перевозки пассажиров имеют социальное значение для населения, но доходы населения не позволяют оплачивать повышенные тарифы. В создавшейся ситуации у судоходных компаний недостачно средств не только на обновление флота, но и на текущее содержание судов и причалов.

Есть два варианта способствующих росту перевозок пассажиров или хотя бы остановить их падение.

Первое: возобновить субсидии из Федерального бюджета в размере 1,5 млрд. рублей в год;

Второе - установить ставку налога на добавленную стоимость для услуг по перевозке пассажиров в размере 0 процентов.

Обнуление ставки приведет к снижению тарифов на маршруты, которые сейчас облагаются по ставке 18%, что в свою очередь, сделает более привлекательными для пассажиров транспортные маршруты в межрегиональном сообщении. Возросший пассажиропоток приведет к росту доходов судоходных компаний, улучшит финансовые результаты их деятельности и откроет перспективы дальнейшего развития отрасли. Общая сумма экономии расходов от обнуления ставки налогов на добавленную стоимость составит около 800 млн. рублей.

В отношении земельного налога. Занимаемые речными портами земли находятся, как правило, в составе земель поселений, на которые при кадастровой оценке земель устанавливаются наиболее высокие цены. В соответствии со статьей 27 Земельного кодекса РФ эти земли ограничены в обороте, но эти обстоятельства не учтены в Налоговом кодексе РФ и по ним установлена наивысшая ставка земельного налога – 1,5 процента от кадастровой цены. Таким образом, занимаемые речными портами земельные участки дважды: как земли поселений с наиболее высокой кадастровой ценой и как земельные участки с наивысшей в соответствии со статьей 394 Налогового кодекса РФ ставкой земельного налога имеют завышенные экономические обременения, что значительно снижает конкурентоспособность речных портов. Для решения указанной проблемы предлагается внести изменения в Налоговый кодекс РФ путем нормативного установления пониженной ставки земельного налога в размере 0,3 процента от кадастровой стоимости на земли занятые речными портами и судоходными гидротехническими сооружениями.

Средний возраст эксплуатируемого в речных портах оборудования по портальным кранам составляет 35-36 лет, по авто и электропогрузчикам 30 лет. За последние 25 лет обновление перегрузочной техники не производилось. Ресурс портальных кранов полностью исчерпан. Из-за низкой рентабельности погрузочно-разгрузочных работ акционерные общества не имеют достаточной прибыли для замены перегрузочного оборудования. Новый портальный кран грузоподъемностью 20 тонн как зарубежного, так и отечественного производства стоит более 2млн евро, это неподъемно для любого речного порта. Без участия государства эту проблему решить невозможно. Необходимо принятие Постановления Правительства РФ по частичному субсидированию кредитной ставки из бюджета при изготовлении техники на отечественных заводах по долгосрочным кредитам, полученным в отечественных банках.

В соответствии с Указом Президента РФ от 29.01.92 г. №66 государственное имущество не подлежащее приватизации было передано в аренду акционерным обществам. Принятие решения сыграло положительную роль для сохранения портов, как единых технологических комплексов на речном транспорте. Вместе с тем, отсутствие средств у государства для поддержания имущества, в первую очередь причальных стенок, в надлежащем техническом состоянии и отсутствия заинтересованности у арендаторов этого имущества в привлечении инвестиций требовало внесение изменений в существующий порядок. Федеральным законом №131-ФЗ от 28.07.2012 г. О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (статья 53) допускается приватизация государственного имущества в речных портах в соответствии с законодательством Российской Федерации о приватизации,   
т. е. на конкурсной основе. Эта норма не упростила проведение мероприятий по приватизации и депутатами Государственной Думы внесены предложения, поддержанные Министерством транспорта, предусматривающие приоритетное право по приобретению государственного имущества структурами, осуществляющими деятельность в сфере внутреннего водного транспорта и эксплуатирующими это имущество на арендных началах. Эти поправки включены в проект федерального закона о внесении изменений в КВВТ РФ.

Принятие этого закона позволит сохранить речные порты в ведении нынешних арендаторов и приступить к их модернизации.

Неиспользуемым в последние годы резервом для повышения производительности труда на перевозках грузов внутренним водным транспортом остается организация работы экипажей речных судов без совмещения ряда профессий. Еще в далекие 1960 годы прошлого века во всей отрасли была внедрена работа экипажей транспортных судов, работающих по совмещенным специальностям: капитан-механик и его помощники, рулевой-моторист, моторист-лебедчик, что позволило в два раза повысить производительность труда плавсостава.

В первой половине двухтысячных годов, после принятия ряда нормативных правовых актов, подготовка в учебных заведениях специалистов плавсостава по совмещенным специальностям была прекращена. В настоящее время приняты соответствующие нормативные документы по возрождению совмещения профессий. Необходимо утвердить профессиональные стандарты по этим профессиям и приступить к обучению по новым программам студентов учебных заведений.

Анализ рынка погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте, проведенный Федеральной антимонопольной службой, показал наличие конкурентной среды по этому виду деятельности. На одного хозяйствующего субъекта, включенного в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, приходится 15 других хозяйствующих субъектов, расположенных, как правило, в одной зоне тяготения грузопотоков и тарифы которых не регулируются. На ряде речных бассейнов запас производственных мощностей портов многократно превышает потребности в услугах по погрузочно-разгрузочным работам и конкурентные преимущества на этом рынке услуг получает та организация, через которую доставка грузов конечному потребителю наименее затратна. В данном случае ценовое регулирование деятельности организаций, осуществляющих погрузочно-разгрузочные и иные сопутствующие услуги производятся по формальному признаку – наличию портовых сооружений. Целесообразно исключить речные порты из реестра субъектов естественных монополий путем внесения изменений в статью 4 федерального закона «О естественных монополиях» №147-ФЗ от 17 августа 1995г.

Предприятия речного транспорта в течение многих десятилетий успешно осуществляют добычу и поставку общераспространенных полезных ископаемых, к которым относятся и нерудные строительные материалы. Этой деятельностью занимается большинство речных портов. Добыча производится из обводненных месторождений, расположенных в зонах деятельности судоходных компаний и речных портов. Объем их перевозок речными судами составляет около 70% от всех перевозимых грузов. В основном эти материалы востребованы для строительства автомобильных дорог. Объем поставок составляет свыше 40 млн. м3 качественных строительных материалов, в основном на строительство автомобильных дорог. Добыча нерудных строительных материалов производится во всех речных бассейнах страны с обязательным соблюдением всех требований федеральных законов «О недрах», «Водный кодекс Российской Федерации», «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» и Постановлений Правительства Российской Федерации, принятых во исполнение этих законов. Для смягчения требований к производству этих материалов внесены изменения в федеральный закон от 04.03.2013 г. №22-ФЗ « О промышленной безопасности опасных производственных объектов», которыми исключена из категории опасных добыча общераспространенных полезных ископаемых.

Постановлением Правительства РФ от 02.04.2014 г. №259 согласование проектной документации на геологическое изучение, разведку и добычу общераспространенных полезных ископаемых возложено на уполномоченные органы государственной власти соответствующих субъектов Российской Федерации.

Вышеприведенные законодательные и нормативные акты направлены на упрощение требований к недропользователям, устранение избыточного государственного контроля и содействие экономической эффективности при добыче общераспространенных полезных ископаемых. Было бы полезным и для субъектов Российской Федерации и для предприятий речного транспорта, осуществляющих поставки и перевозки этих материалов, содействие этому процессу со стороны губернаторов и администрации регионов.

Прошедшие два десятилетия характеризовались значительным снижением объемов промышленного производства в стране, что повлекло и резкое снижение транспортной работы, в том числе и на речном транспорте. Из-за сезонности работы, ухудшения состояния внутренних водных путей, не обеспечения необходимых гарантированных габаритов судовых ходов значительно снижена конкурентоспособность речного транспорта, на долю которого приходится менее 1,5 процента от общего объема перевозок грузов всеми видами транспорта. Аналогичное положение отмечается и на перевозках пассажиров внутренним водным транспортом.

Сложившаяся ситуация стала предметом обсуждения на встречах бизнес-сообщества с Президентом страны 8 июня 2011 года, 8 ноября 2011 года в г. Новосибирске, 30 октября 2012 года в Ново - Огарево. По итогам этих встреч Президентом страны были даны поручения по разработке стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. 29 февраля 2016 года Стратегия была утверждена распоряжением Правительства РФ №327-Р.

Решения, на политическом государственном уровне приняты. Предстоит главная задача по своевременному исполнению этих решений органами управления как на федеральном, так и на региональном уровне. Первым документом, подтверждающим исполнение этих решений, является принятие Постановления Правительства РФ 2 декабря 2014 года об утверждении нормативов на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений и финансирование затрат на их содержание в соответствии с нормативами. Постановлением предполагается перейти с 2018 года на 100 процентное финансирование из государственного бюджета. Следующим этапом должно быть устранение лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части страны, в первую очередь это строительство низконапорной плотины в Нижегородской области и строительство Багаевского гидроузла на Нижнем Дону. В Стратегии предусмотрены обширные мероприятия (Приложения 3, 4) по приведению всех судоходных путей в состояние, обеспечивающее использование судов на их полную грузоподъемность, ликвидацию лимитирующих участков путей и очередей в ожидании шлюзования. Реализация этих мер, позволит ответить на вопрос судовладельцев: какие суда необходимо строить на перспективу? Какой грузоподъемности, с какими габаритами, с какой проходной осадкой? Это позволит исключить в будущем потери судовладельцев от недоиспользования качественных характеристик судов.

В стратегии (Приложение 3) предлагается ряд мер, направленных на обеспечение обновления флота. Отмечается, что выполнение этой задачи возможно только с государственным участием. Опыт такого взаимодействия имеется на основе федерального закона о поддержке судостроения и судоходства и Постановления Правительства РФ от 22 мая 2008 г. №383 о предоставлении субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам. Действие этого постановления продлено и на 2016 год.

Одной из сложных мер, является обновление и реконструкция портовой техники и портовых сооружений. Длительное нахождение причальных стенок в государственной собственности, не выделение средств на проведение капитального ремонта, неизбежное старение привело их к значительному износу и ухудшению технического состояния. Необходимо в ближайшее время внести изменения в федеральный закон Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, предусматривающие стимулирование приватизации государственного имущества в речных портах, тем самым сохранить еще оставшиеся гидротехнические сооружения в рабочем состоянии. По обновлению перегрузочного оборудования необходимо принятие Постановление Правительства по аналогии со стимулированием обновления судов, т. е частичное субсидирование кредитной ставки из бюджета при изготовлении техники на отечественных заводах и кредитовании отечественными банками.

Внутренний водный транспорт, как отмечается в Стратегии, обладает преимуществами по сравнению с другими видами транспорта (низкая себестоимость перевозок массовых грузов, высокий уровень энергоэффективности, низкие издержки на развитие и содержание инфраструктуры, безальтернативность доставки грузов в районы Крайнего севера), что позволит при реализации мероприятий, предусмотренных в Стратегии, переключить часть грузопотоков с перегруженных участков автомобильных дорог и снять напряжение по перевозкам на железнодорожном транспорте в навигационный период.

Недопустимо промедление с реализацией мер, предусмотренных в стратегии, утвержденной Распоряжением Правительства №327-р от 29 февраля 2016 года.

Основным направляющим документом деятельности Дирекции, Совета АПСРТ, как и в прошлые годы, являлись Приоритетные направления деятельности на 2015 – 2016 годы. Главным документом на протяжении всего периода была работа над поправками в федеральный закон Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Конструктивное взаимодействие с Министерством транспорта России позволило решить ряд очень сложных вопросов. Закон подписан Президентом страны 3 июля 2016 года №367-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества».

В понятийный аппарат внесены изменения в понятие судоходство. Наряду с перевозками грузов и пассажиров включены также операции по перегрузке (выгрузке) грузов и багажа, посадке (высадке) пассажиров. Отсутствие этих понятий в действующей редакции Кодекса привело к отрицательному результату по взаимодействию с органами контроля по водопользованию в Хабаровском речном порту. Все суды, включая и Верховный суд РФ, приняли сторону Департамента Росприроднадзора по Дальневосточному округу обязывающие заключать договор на водопользование у причалов грузового порта. Исходя из этого прецедента по требованию прокурора вынужден был заключить договор и ПАО «Северный порт».

По результатам долгих обсуждений принято решение оставить в прежней редакции положение, что работы по устройству и содержанию рейдов в портах общего пользования и подходов к причалам общего пользования осуществляются администрациями бассейнов внутренних водных путей за счет средств федерального бюджета, доходов от собственной деятельности, а также из других не запрещенных законом источников.   
 Принципиальные изменения внесены в ст. 341 КВВТ по системе управления безопасностью. После принятия закона срок действия документа о соответствии не может превышать пяти лет, вместо ежегодного освидетельствования в действующей редакции. Не менее важно и то, что для несамоходных судов, эксплуатируемых с экипажем, требования по СУБу упрощаются.

Внесены поправки в статью 53 КВВТ, предусматривающие приватизацию государственного имущества без проведения торгов при определенных условиях: если лицо, являющееся владельцем данного объекта порта на праве аренды не менее 2 лет и обязуется после приватизации сохранить профиль работ предприятия.

Большинству присутствующих известно, что ранее Минтрансу России (Государственной службе речного флота) выделялись целевые ассигнования в виде бюджетных субсидий на покрытие кассового разрыва, возникающего у предприятий внутреннего водного транспорта в межнавигационный период. После отмены этого вида государственной поддержки предприятия самостоятельно решали вопросы пополнения кассы путем создания в период навигации финансового резерва, либо привлечения кредитных ресурсов.

Череда финансовых кризисов, внесенных изменений в нормативные правовые акты по финансовым вопросам, сокращение грузовой базы, рост ставок рефинансирования создали большие проблемы с наличием денежной массы.

В сложившейся обстановке АПСРТ предприняла все доступные способы по вынесению на рассмотрение возникшей ситуации в высшие инстанции законодательной и исполнительной власти.

При поддержке Союза транспортников России, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, Комитета по транспорту Государственной Думы вопрос был вынесен для рассмотрения на заседании Рабочей группы Минтранса России по мониторингу за финансово-экономическим состоянием организаций транспортного комплекса.

В соответствии с протокольным поручением заседания Рабочей группы, Минтрансом России направлено в Минэкономразвития России предложение о субсидировании организаций внутреннего водного транспорта из федерального бюджета на уплату процентов по кредитам, используемым на пополнение кассового разрыва в межнавигационный период, для включения его в комплекс мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики в 2016 году. Обоснование предложения, было подготовлено Департаментом экономики и финансов Минтранса России (ДЭФ) по материалам, представленным Ассоциацией.

АПСРТ для подготовки обоснований была использована справочная информация, полученная от двадцати одного участника опроса по формам, разработанным Ассоциацией. Разрешите выразить благодарность участникам опроса (большинство из них присутствует на нашем совещании) за оперативность в подготовке информационных материалов, что позволило выполнить расчеты и представить в Минтранс России обоснования в установленные сроки. Недостающая информация была получена в рабочем порядке от Федерального агентства морского и речного транспорта, за что АПСРТ также выражает глубокую благодарность. Методика расчета была признана ДЭФ объективной и достаточной.

В обосновании, кроме расчетов, учтены также наши предложения по критериям отбора организаций внутреннего транспорта для предоставления государственной поддержки в виде субсидий из федерального бюджета на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам на осуществление деятельности в межнавигационный период. К ним относятся:

1) организации внутреннего водного транспорта, получившие в российских кредитных организациях кредиты с целевым назначением обеспечения осуществления деятельности в межнавигационный период;

2) организации внутреннего водного транспорта осуществляющие:

- перевозку или перевалку грузов на внутренних водных путях в районах Крайнего Севера и местностях, к ним приравненных;

- перевозку пассажиров по транспортным маршрутам в условиях отсутствия железнодорожного сообщения и автомобильных дорог;

3) организации внутреннего водного транспорта, являющиеся градообразующими для населенного пункта, в котором осуществляют свою деятельность (численность работников организации составляет не менее 25% численности работающего населения соответствующего населенного пункта).

Казалось бы, что будет достигнут положительный результат, даже прошла информация, что наше предложение учтено Правительством Российской Федерации.

ОДНАКО

Минэкономразвития России не включило в План действий Правительства Российской Федерации, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития Российской Федерации в 2016 году   
по формальному признаку.

Дословно:

«В предложениях Минтранса России ***не в полной мере*** учтены замечания Минэкономразвития России…

Кроме того, Минэкономразвития России подготовило и направило … в Правительство Российской Федерации проект Плана, который 18 февраля 2016 г. был **предварительно** одобрен на заседании Правительства Российской Федерации. Вышеуказанные предложения Минтранса России в состав Плана не вошли.

С учетом изложенного, **поддержать** включение предложений Минтранса России в проект Плана **не представляется возможным**».

Для возможности решения этого вопроса Ассоциация предложила внести его в проект доклада на Государственном Совете.

Важным для Ассоциации остается вопрос о деятельности контрольно-надзорных органов, их количества, дублировании функций, частота проверок, предвзятость и многое другое. Этот вопрос поднимался при встречах на всех уровнях власти, где он был уместен. Я насчитал более сорока различных контрольно-надзорных органов, в сферу деятельности которых попадают наши предприятия. Такая ситуация не только у нас, но и в других отраслях. При этом каждый надзирающий орган требует участия в проверке первых лиц и старается привлекать первых лиц к ответственности, несмотря на наличие назначенных в установленном порядке сотрудников, отвечающих за соблюдение на предприятии различных правовых норм.

Недовольство производственников было услышано Президентом России, который дал ряд поручений Правительству по реформированию контрольно-надзорной деятельности и включил эту тему в свое Послание Федеральному Собранию Государственной Думы в 2014 году.

Уже в первом квартале 2015 года первая редакция проекта закона о государственном и муниципальном контроле и надзоре была подготовлена. Ассоциация давно признавала этот вопрос актуальным и подключилась к участию в обсуждении с получением от Торгово-промышленной палаты (ТПП) **23** апреля 2015 года текста законопроекта с просьбой представить свою позицию по содержательной части. А уже на **28** апреля в ТПП было назначено заседание, где представители различных отраслей и видов деятельности, органов власти, науки, общественности могли высказать свои замечания и предложения в отношении законопроекта. Надо сказать, что текст первой редакции законопроекта содержал более трехсот страниц и был совершенно не пригоден для практического применения. Однако нужны были весомые аргументы для того, чтобы остановить его дальнейшее продвижение. Не вдаваясь в детали (за отсутствием времени) Ассоциацией были высказаны аргументы о несоответствии законопроекта поручениям Президента в части создания правовой основы для четкого разграничения контрольной и надзорной деятельности и Посланию Президента в части создания новых подходов в контрольно-надзорной деятельности, и отхода от обвинительного уклона в ней. Ассоциация предложила снять законопроект с рассмотрения. Большинство участников от товаропроизводителей были с этим предложением солидарны.

Учитывая, что закон необходимо было принять в 2015 году, такое решение ТПП принято не было, но все-таки законопроект был отправлен на доработку.

После этого было подготовлено еще три редакции законопроекта, которые рассматривались на разных площадках: в Торгово-промышленной палате, в Российском союзе промышленников и предпринимателей, на площадке Открытого Правительства, на площадке института Уполномоченного при Президенте по защите прав предпринимателей. В обсуждении принимали участие представители Союза транспортников России (СТР), общероссийской общественной организации «Деловая Россия», общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России», Торгово-промышленной Палаты, Российского союза промышленников и предпринимателей с привлечением представителей бизнеса, экспертов, а также ведущих специалистов из академических кругов. Ассоциация принимала участие в большинстве проводимых заседаний и давала письменные замечания и предложения. Надо признать, что большинство значимых предложений было учтено в протокольных решениях совещаний и использованы при подготовке последующих редакций законопроекта.

Главным результатом стало то, что законопроект стал приобретать вид документа, который действительно сможет снять излишнее внимание контрольно-надзорных органов к мелочным вопросам. Для системного продвижения законопроекта был подготовлен и утвержден постановлением Правительства план мероприятий (как сейчас модно – дорожная карта, которая утверждена распоряжением Правительства РФ №559Р от 01 апреля 2016г.) по совершенствованию контрольно-надзорной деятельности в Российской Федерации на **2016 - 2017** годы. Это говорит об изменении подхода к его подготовке и возможности более детальной проработки.

Одновременно с законопроектом профильными организациями готовятся подзаконные нормативные правовые акты, на которые в законопроекте имеются ссылки, и без которых отдельные статьи не могут вступить в силу.

В плане мероприятий признана необходимость внедрения дифференцированного подхода к проведению контрольных мероприятий в зависимости от степени риска причинения вреда, что позволит сосредоточить усилия инспекторского состава государственного надзора на наиболее значимых направлениях. Введение дифференцированного подхода должно сопровождаться сокращением количества подконтрольных субъектов и отказом от всеобъемлющего контроля, при котором контрольным мероприятиям подлежат все субъекты.

Планом мероприятий предусмотрен переход от оценки результативности и эффективности контрольно-надзорных органов, основанной на количестве выявленных нарушений и размере санкций, к оценке размера предотвращенного ущерба, как в результате контрольно-надзорных мероприятий, так и в ходе профилактики нарушений, с разъяснениями содержания обязательных требований, подлежащих соблюдению.

Также предусмотрено снижение административных и финансовых издержек граждан и организаций, осуществляющих предпринимательскую и иные виды деятельности, в том числе путем исключения существующих и предотвращения установления новых избыточных контрольно-надзорных функций, избыточных и устаревших обязательных требований, а также обеспечения соответствия обязательных требований достижениям науки, техники и уровню развития экономики.

К наиболее значимым следует отнести предложения, направленные на сокращение числа контрольно-надзорных ведомств и исключения дублирующих и избыточных требований различными органами надзора и контроля.

Ассоциация продолжит наблюдение за прохождением законопроекта и подзаконных актов, с ним связанных, чтобы то, что написано в плане мероприятий не оказалось благими пожеланиями.

Для информации сообщаю, что рядом депутатов Государственной Думы подготовлена новая версия КОАП, которым предусматривается значительное увеличение штрафных санкций практически по всем разделам действующего КОАП. При постатейном рассмотрении этого проекта, президент АПСРТ дважды выступал на рабочей группе Государственной Думы о недопущении увеличения штрафов и административных наказаний для реального сектора экономики. Общий негативной настрой общественности не позволил депутатам принять к рассмотрению этот проект закона и будет рассматриваться депутатами нового созыва.

По поручению президента России по итогам съезда ТПП РФ разрабатывается план мероприятий, предусматривающих систематизацию и формирование единого перечня неналоговых платежей и закрепления в законодательстве РФ единых правил их установления и взимания. Дирекция ассоциации направляла своим членам запрос по перечню неналоговых платежей в отрасли. К сожалению полноценных сообщений не последовало и не удалось представить наши предложения в ТПП РФ в полном объеме. Необходимо продолжить работу в этом направлении.

В июне 2012 года был принят федеральный закон (№ 67-ФЗ) которым введено обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, в том числе при перевозках пассажиров внутренним водным транспортом. Первоначальные ставки, предусмотренные проектом постановления Правительства, были одинаковые для туристических, маршрутных и прогулочных (менее 24 часов) перевозок. На некоторых городских маршрутах ставки превышали стоимость билетов.

В 2012 году Ассоциации удалось доказать некорректность расчетов, разделить страховые тарифы по видам перевозок и в несколько раз снизить их величину.

Но этим же законом предусмотрен ежегодный мониторинг значений страховых тарифов, применяемых при обязательном страховании, и их обоснованности. Такой мониторинг был выполнен уполномоченным банком и представлен на рассмотрение Минтрансу России, который, в свою очередь привлек нашу Ассоциацию к рассмотрению результатов.

АПСРТ не согласилась с результатом мониторинга, которым действующий тариф на внутреннем водном транспорт - пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы, существенно недооценен. А включение в мониторинг результатов катастрофы д/э «Булгария» значительно увеличила вероятность наступления страхового случая при причинении вреда жизни на внутреннем водном транспорте. При этом расчет вероятности выполнен для внутреннего водного транспорта без разбивки по видам перевозок.

Ассоциация направила свою позицию в Минтранс России, который, в свою очередь, направил в Банк России письмо о том, что проект отчета по проведенному мониторингу требует доработки.

В результате, из проекта отчета были изъяты спорные расчеты, и отчет был опубликован.

И главное, что в отчете приводятся сведения только по страхователям, какие низкие проценты страховых премий, уплачиваемых перевозчиками в общем объеме стоимости перевозок, но не приводятся проценты потраченных сумм на возмещение причиненного ущерба от полученных страховщиками страховых премий по каждому виду страхования. Тайна за семью печатями.

Ассоциация будет продолжать защищать наши с вами интересы по страховым рискам.

Начиная с 2009г. нам удалось совместно с бывшей Федеральной службой по тарифам России вывести из ценового регулирования большинство речных портов. Но, к сожалению, не получилось освободить от этой процедуры Красноярский речной порт, предложения по которому дважды заблокированы в начале Минтрансом России, затем Федеральной антимонопольной службой. В аналогичной ситуации остается «Торговый порт Благовещенск». Следует обратить внимание на безрезультативную проведенную работу с органами ФАС в Красноярском крае, которые не согласовали предложение порта.

Остается по прежнему в реестре естественных монополий Ростовский порт, Лесосибирский порт, порт Пермь, Березники, Тверской порт.

По прежнему вызывают беспокойство нормативные акты разрабатываемые во исполнение федерального закона №16 от 9 февраля 2007 года «О транспортной безопасности» и принятого в начале 2014г. федерального закона от 03.02.2014г. №15-ФЗ, еще больше ужесточившего требования к субъектам транспортной деятельности. Вместе с тем, мы сообщали Вам на предыдущем собрании, что этим законом выведены из требований по транспортной безопасности порты и суда перевозящие и перегружающие сухогрузы. Обстановка в мировом сообществе с терроризмом очень напряженная и этому вопросу необходимо уделить особое внимание, особенно при взаимодействии с пассажирами.

Как уже подчеркивалось выше у большинства предприятий основным видом деятельности является добыча нерудных материалов в руслах водных объектов. За последнее время значительно возросло внимание к этому виду деятельности со стороны природоохранных органов и органов контроля и надзора. Частично это объясняется тем, что одним из источников доходов субъектов РФ являются штрафы, собираемые федеральными надзорными органами, частично из сложившегося мифического представления о сверхприбылях предприятий, добывающих общераспространённые полезные ископаемые и конечно по объективным причинам, связанным с посадкой уровней воды в водоемах. Все вышеизложенное требует от руководителей и специалистов предприятий глубоких знаний по проблеме, налаживания партнерских отношений с администрациями регионов, с контрольными органами, квалифицированно защищать свои интересы в судебных процессах если они возникают. Положительным примером решения вопроса по защите прав предприятия является действия руководителей и сотрудников ОАО «Чебоксарский речной порт», которые сумели отстоять интересы порта в суде и вернули лицензии на разработку семи месторождений. Подобные сложности возникали в портах Серпухов, Коломна, Рязань, Тверском и Самарском портах. В таких сложных условиях некоторые руководители предлагают свернуть этот вид деятельности. Этого нельзя допустить, и общими усилиями отстаивать право на эту деятельность.

Значительная работа Ассоциацией проведена при подготовке проекта приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка согласования администрациями бассейнов внутренних водных путей добычи нерудных строительных материалов на внутренних водных путях Российской Федерации». Из проекта приказа исключены ряд требований, усложняющих согласование добычи НСМ.

Прошедший год характеризовался интенсивной разработкой профессиональных и образовательных стандартов силами отраслевых учебных заведений – членов АПСРТ под общим руководством Учебно-методического объединения «Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» Особенно следует отметить утверждение профессиональных стандартов «Судоводитель-механик», «Судоводитель», «Докер-механизатор», «Гидротехник (водный транспорт)», «Механик-судовой», «Матрос», «Моторист», образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.03 «судовождение».

Профессиональный стандарт – это характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности. Федеральный государственный образовательный стандарт – совокупность требований, обязательных при реализации основных образовательных программ начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования образовательными учреждениями имеющими государственную квалификацию. Утверждение стандартов позволит со следующего учебного года готовить специалистов по совмещенным профессиям.

Дирекция АПСРТ активно взаимодействует с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации, Минэкономразвития России по вопросам разработки и оценки проектов нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. Хорошие отношения сложились с Департаментом оценки регулирующего воздействия Минэкономразвития РФ. Большинство наших экспертных заключений учитывается в окончательном варианте представленных документов.

Продолжается сотрудничество с «Российским союзом товаропроизводителей» (РСТ). Согласно утвержденного РСТ Положения о премии имени Косыгина в области науки, техники и организации производства лауреатами премии за 2015 года стали члены Совета АПСРТ генеральный директор ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» Ларионов С. А. и генеральный директор ОАО «Омский речной порт» Сандулов С. Г. с награждением их дипломами, нагрудными знаком и скульптурным изображением А. Н. Косыгина. Лауреатом этой премии уже стали 9 членов АПСРТ.

**Поздравим их с этой наградой.**

В марте месяце подведены итоги конкурса «Лидер отрасли» по всем номинациям. Среди речных судоходных компаний победителем стало ОАО «Енисейское речное пароходство» - генеральный директор Яковлев Андрей Васильевич, среди портов ОАО «Ростовский порт» председатель совета директоров - Грызлов Олег Игоревич, среди сервисных организаций ООО «Петрошип» - директор Васин Валерий Иванович. Отмечены благодарностью за высокие показатели в работе ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» - генеральный директор Ларионов Сергей Александрович и ОАО «Тобольский речной порт» - генеральный директор Зырин Виктор Владимирович.

**Поздравляем лауреатов конкурса «Лидер отрасли».**

Несколько слов о Союзе транспортников России. Союз объединяет почти все общественные объединения всех видов транспорта. Благодаря преданности к своей работе, благодаря высокому профессионализму, порядочности и честности Ефимова Виталия Борисовича – президента СТР, первого заместителя председателя комитета по транспорту Государственной Думы, Казанцева Евгения Дмитриевича – вице-президента СТР, члена Общественной палаты России и их помощников нам удается решать казалось бы не разрешимые вопросы. Мы надеемся на их помощь и в дальнейшем.

Ассоциация имеет два филиала: Обский (г. Томск) – председатель совета В. А. Кноль, исполнительный директор А. В. Якимович и Югорский   
(г. Ханты –Мансийск) – председатель совета Сандулов С. Г., исполнительный директор Королева С. Л. Филиалы объединяют более пятидесяти речных организаций в Обском и Обь-Иртышском бассейне. На ежегодных собраниях филиалов принимают участие руководители бассейновых управлений Росприроднадзора, Администраций бассейнов, Российского речного регистра, руководители исполнительной и законодательной власти регионов. Такое взаимодействие с представителями органов государственного управления позволяет оперативно решать возникающие вопросы и находить решения как для регионов, так и для речных предприятий. Мы благодарим руководителей бассейновых филиалов за проделанную работу на безвозмездной основе и надеемся, что наша совместная работа по защите интересов членов ассоциации продолжится и в дальнейшем несмотря на имеющиеся трудности. Вместе с тем членами Обского филиала принято решение о добровольной ликвидации. Решение утверждено Советом АПСРТ.

Было бы несправедливым не отметить работу в качестве общественной нагрузки членов Совета Ассоциации, в первую очередь ветеранов АПСРТ. Это единственный представитель учредительного собрания в г. Ярославле в феврале 1995 года Кноль Владимир Антонович – ныне председатель Совета директоров АО "Томская судоходная компания» - крупнейшего холдинга в отрасли, объединяющего судоходную компанию, несколько речных портов, судостроительный завод и ряд других предприятий;

Иванов Александр Борисович семь лет возглавлявший крупнейшее Енисейское речное пароходство, ныне руководитель ФБУ «Канал имени Москвы»;

Сандулов Сергей Григорьевич – бессменный председатель Югорского филиала АПСРТ, ныне генеральный директор ОАО «Омский речной порт»;

Синицын Виктор Александрович – генеральный директор ОАО «Саратовское речное транспортное предприятие», неизменный представитель АПСРТ в совете речников Волжского бассейна;

Анисимов Константин Олегович – генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» оказывающий неоценимую помощь администрации АПСРТ в постоянном режиме, один из активных членов Совета;

Алексеев Владимир Яковлевич - генеральный директор ОАО «Порт Коломна», постоянный участник мероприятий по вопросам речного транспорта в Государственной Думе, Росморречфлоте;

Моложавенко Алексей Павлович – генеральный директор ОАО «Волгоградский речной порт» несмотря на его молодость уже ветеран АПСРТ и Совета;

Калинин Сергей Михайлович – генеральный директор ЗАО «Речной порт», неизменный председатель ревизионной комиссии АПСРТ;

Ларионов Сергей Александрович – генеральный директор ОАО «Ленское объединенное речное пароходство», член Совета всего один год, но то, как он провел Юбилейное собрание в г. Якутске на т/х «Демьян Бедный» заслуживает отдельной благодарности.

У молодых членов Совета Грызлова Олега Игоревича, Тыганова Олега Васильевича, Елфимова Игоря Станиславовича все еще впереди и надеемся на их активное участие в главном управляющем органе Ассоциации.

В соответствии с основными направлениями работы администрацией АПСРТ оказывалась помощь в постоянном режиме членам Ассоциации. Из рассматриваемых вопросов можно отнести следующие. Консультации ОАО «Омский речной порт» по вопросам согласования годовых планов горных работ и по тарифам за пользование железнодорожными путями необщего пользования; ОАО «Красноярский речной порт» по водопользованию в акватории порта и неправовых требований Росгортехнадзора в области охраны труда на погрузочно-разгрузочных работах; ОАО «Самарский речной порт» по водопользованию у причалов по посадке – высадке пассажиров; ОАО «Северречфлот» по вопросам транспортной безопасности и поправкам в КВВТ; ОАО «Омсктранснефтепродукт» по использованию судов в морских условиях. Организован обмен информацией между членами АПСРТ по работе со средним дистиллятом с учетом введения акцизов на данный вид топлива.

Навигация текущего года открылась на одну-две недели раньше почти во всех бассейнах. Отмечается лучшая водная обеспеченность при наполнении водохранилищ по сравнению с навигацией 2015 года, что позволит, как мы надеемся, использовать суда на полную грузоподъемность. Не было больших сбоев и в подготовке флота и портового хозяйства. Вместе с тем значительно снизились объемы грузов, предъявляемых к перевозке, что не позволило ввести своевременно в эксплуатацию все суда. По некоторым оценкам до 30% флота осталось без загрузки. Несколько лучше проходит навигация по перевозкам пассажиров, на некоторых маршрутах достигнута оптимальная загрузка пассажирских судов, особенно на речных круизах. Востребованы продолжительные рейсы из Москвы до Санкт-Петербурга и обратно, из городов среднего Поволжья в Москву и Санкт-Петербург, до Астрахани. Московское речное пароходство восстановило круизную линию по р. Ока по «Золотому кольцу».

К сожалению, продекларированные предложения во всех инстанциях государственного управления о переключении грузов с других видов транспорта на внутренний водный остались на уровне пожеланий. Над реализацией их нужно очень много поработать, в том числе и бизнес сообществу.

Работа проведена за прошедший год значительная, но не все, что было задумано и предусмотрено в основных направлениях работы АПСРТ на 2015-2016 гг. выполнено в полном объеме.

Главной нашей задачей на предстоящий период 2016-2017 гг. будет исполнение решений Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей и Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года, что позволит использовать потенциал речного транспорта в полной мере.