

Записка главного инженера ОАО «Хабаровский речной торговый порт»
И.Ю. Крылова «О недостатках системы технического контроля
(надзора) на водном транспорте»

Сегодня помимо чисто технических проблем, связанных с ремонтом и содержанием в исправном состоянии речного флота, особое место занимают вопросы взаимодействия со всевозможными контролирующими органами. Для предприятия это связано с немалыми финансовыми затратами и издержками.

Лидирующее место в списке "выжимателей" денег из судовладельцев - речников занимает ФГУ "Российский Речной Регистр" (ФГУ "РРР"). В стране вообще сложилась парадоксальная ситуация. Есть две организации - ФГУ "Российский Речной Регистр" и ФГУ "Российский Морской Регистр судоходства" - взаимно не признающие друг друга, каждая со своими Правилами, экспертами, инспекторами, тарифами, печатями и прочими атрибутами власти. Причем обе эти организации входят в Министерство транспорта, подчиняются одному руководителю и занимаются вопросами классификации флота.

ФГУ "РРР" — это коммерческая структура под государственной "крышей", которая в нарушение всех законов фактически осуществляет обязательный платный технический контроль на внутреннем водном транспорте по своим Правилам. А органы, обязанные следить за соблюдением законов (Прокуратура, Федеральная антимонопольная служба, Агентство по государственному надзору в сфере транспорта), делают вид, что их это не касается. Кто вообще позволил коммерческой организации осуществлять государственный технический надзор, тем более за деньги?

ФГУ "РРР" на каждую деталь, каждое комплектующее изделие: судовую сталь, электроды, кабеля, механизмы машинного отделения и палубы, средства связи и навигации – требуют нигде неуказанные в Законах, так называемые, "Сертификаты соответствия Речного Регистра". Каждый такой сертификат добавляет к цене изделия еще от 1 до 3 %. И эти деньги идут в карман Российского Речного Регистра. На каком основании? Вся судовая продукция изготавливается по согласованным чертежам, по ГОСТам, ТУ. За эту документацию уже заплачено тому же Регистру! Судовой дизель, собранный из тех же деталей, что и для общепромышленных нужд, по одной и той же технологии, на одном оборудовании, на одном предприятии стоит на 3% дороже. Сталь, изготовленная на одном и том же прокатном стане, на одном заводе, по одним и тем же ГОСТам стоит на 1 % дороже. Кабель, средства связи, запасные части, канаты и многое другое — все это гарантированно приносит доход ФГУ "РРР".

Почему вообще существует система лицензирования, осуществляемая Российским Речным Регистром?

В своей повседневной деятельности эта организация постоянно нарушает Закон о лицензировании (№128-ФЗ), Закон о техническом регулировании (№184-ФЗ), Закон о защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора) (№134-ФЗ). Судовладельцев заставляют заключать договора о так называемом "добровольном техническом наблюдении" за ремонтом и модернизацией, который добавляет до 8% к стоимости среднего ремонта судна. Кроме того оплата за ежегодные, очередные, внеочередные, классификационные освидетельствования и прочее добавляет еще 2- 3% к стоимости ремонта. Итого средний ремонт судна за счет "кормления" кучки людей, которые даже не являются госслужащими, увеличивается почти на 11%. С 1 января 2010 года

тарифы на "услуги" РРР увеличились еще на 10%, стоимость услуг за так называемое "добровольное" техническое наблюдение увеличилась на 25%. С 1 января 2011 года опять увеличение на 10%. А всего с 2002 года стоимость "услуг" Речного Регистра увеличилась более чем в 4 раза.

Денег, перечисленных Хабаровским портом Речному Регистру, с лихвой хватило бы на строительство нового речного буксира. В 2009 году ОАО "Хабаровский речной торговый порт" потратило на ремонт своего флота 26 млн. рублей, в том числе «РРР» было перечислено 1, 6 млн. рублей, что составляет 6% всех затрат. В 2010 году судоремонт обошелся порту в 30 млн. рублей, "услуги" Регистра — 2 млн. рублей, т.е. 6,6% от всех затрат. Ремонт буксира-толкача "РТ-706" в 2010 году обошелся ОАО "Хабаровский речной торговый порт" в 1,58 млн. рублей, услуги Речного Регистра стоили 120,2 тыс. рублей, т.е. 7, 6%; ремонт нефтеналивной баржи "БСТ-7" – 1, 98 млн. рублей, Регистр – 178, 8 тыс. рублей, т.е. 9%; ремонт разъездного катера "Речник" – 354,1 тыс. рублей, Регистр – 75,4 тыс. рублей, т.е. 21%; ремонт баржи "МБ-1503" – 36,3 тыс. рублей, Регистр – 9,6 тыс. рублей, т.е. 26%; ремонт баржи "МП-1065" – 33, 3 тыс. рублей, Регистр – 5,4 тыс. рублей, т.е. 16%; ремонт гидровыгрузателя "ГВ-9" – 2, 29 млн. рублей, Регистр – 121,5 тыс. рублей, т.е. 5, 3%

А всего с 2000 года ФГУ " Российский Речной Регистр" было перечислено более 11 млн. рублей. И это только прямые затраты, а ведь есть еще деньги, которые заложены в цене запасных частей и комплектующих. А сколько денег тратится на выполнение ненужных, никак не влияющих на техническое состояние судна работ! И все это отражается на себестоимости перевозок, складирования и хранения грузов и в конечном итоге все это отражается на цене тех продуктов, которые доходят до потребителя. Миллионы, которые могли бы пойти на строительство нового флота, модернизацию, создание новых рабочих мест, повышение зарплаты, уходят впустую.

Количество указаний, ограничений и изменений, которые постоянно спускаются на судовладельцев, поражает своим содержанием. Основная направленность всех этих "забот" о техническом состоянии флота - лоббирование своих собственных финансовых интересов, через систему всевозможных "Признаний РРР" и "Свидетельств РРР", без которых невозможно получить разрешение на работу и ремонт судна.

Техническая целесообразность их достаточно сомнительна, зато финансовая составляющая очень выгодна Регистру.

Коммерческая организация, в Уставе которой и не скрывается, что ее деятельностью является оказание услуг на платной основе, подмяла под себя весь речной флот России. "Российский Речной Регистр" сам пишет Правила, сам определяет порядок и форму выполнения этих Правил, сам их контролирует, сам определяет тарифы на свои услуги и форму оплаты. Сам определяет перечень организаций, которым разрешено работать в сфере внутреннего водного транспорта, называя эти разрешения "Свидетельствами о признании".

И даже наличие такого "Свидетельства" или "Признания" не спасает предприятие от постоянного вмешательства, всякого рода согласований и постоянного получения дополнительных "Свидетельств" на производства работ.

Судостроительный или судоремонтный завод, выпускающий и ремонтирующий атомные подводные лодки и надводные корабли, не может отремонтировать или построить речной буксир или баржу, только потому, что не

заплатил Речному Регистру за эту нигде в Законах не утвержденную бумагу. Не собрал кучу ненужных документов и не прошел через череду согласований. Завод, на котором работают сотни людей, оценивает эксперт Речного Регистра, который не всегда даже понимает процесс производства. Фактически дает разрешение на производство и продажу продукции. А цель одна - получить свой процент с каждого заработанного предприятием рубля.

Речной флот России переживает сегодня самые худшие времена за последние десятилетия, и вместо того, чтобы создать условия, позволяющие предприятиям обновить свои основные средства, встать "на ноги", их душат всякого рода необоснованными поборами и запретами. "Беспредел", творимый сегодня этой организацией, давно перешел все разумные границы. Требования Госпожнадзора, Ростехнадзора, Росприроднадзора, Роспотребнадзора, может быть, не всегда нравятся, но они законны! Законность же требований Речного Регистра вызывает очень большие сомнения.

Сегодня РРР активно занимается международной коммерческой деятельностью. Судовые машины и механизмы, ввозимые в Россию, в обязательном порядке в соответствии с законодательством РФ, сертифицируются Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Госстандартом), с получением "Сертификата соответствия". Однако Речной Регистр документы Госстандарта не признает и требует свою сертификацию завода, сертификацию продукции данного завода и сертификации конкретного купленного изделия. Для чего необходимо собрать огромное количество документов, оплатить заграничную командировку представителя Регистра, оплатить услуги переводчика, заплатить за саму сертификацию и только после этого можно ввозить. Судовладельцы и судоремонтники постоянно сталкиваются с тем, что эта организация вообще не желает признавать никакие документы, кроме тех, которые они сами выдают. Создается такое впечатление, что ФГУ "Российский Речной Регистр" это отдельное государство, ни имеющее ничего общего с Российскими законами.

Наивно было бы думать, что руководство Министерства транспорта РФ и Агентства морского и речного транспорта не знают или не понимают положения дел.

Занимаясь согласно своего Устава классификационной деятельностью, эта организация фактически ведет непрерывный технический платный контроль за судовладельцами и судоремонтниками. Коммерческая организация, не имеющая ни технической, ни научной базы, укомплектованная специалистами не самой высокой квалификации, не имеющими достаточного опыта в сфере проектирования судов и их строительстве, определяет степень готовности проекта, разрабатывает Правила, по которым речной флот должен строиться, эксплуатироваться и ремонтироваться. Хабаровский порт вообще несколько лет курирует эксперт, не имеющий даже высшего технического образования.

Деятельность Российского Речного Регистра — это выкачивание денег из судовладельцев и судоремонтников. А основным инструментом являются Правила Речного Регистра. При этом получение всех разрешений Регистра в соответствии с его правилами и процедурами, как показывает практика, не является залогом безопасной и безаварийной эксплуатации судов.

Действующие Правила РРР редакции 2008 года (а их 4 тома) не зарегистрированы в Министерстве юстиции России в соответствии с Постановлением

Правительства РФ № 1009 от 13 августа 1997 года, а введены в действие распоряжениями Министерства транспорта. И даже эти Правила, законность и техническая целесообразность которых сомнительна, применяются Речным Регистром весьма избирательно. На Амуре зарегистрировано около 1000 судов, десятки судовладельцев. По тем же Правилам каждые 5 лет судно должно проходить доковый ремонт, то есть не менее 200 судов ежегодно должно ремонтироваться в доке, на слипе, в эллинге силами организации, имеющей так называемое "Признание Регистра". А фактически проходят доковый ремонт несколько десятков судов. Такая же ситуация с судовыми дизелями и ремонтом электрооборудования. Кроме Хабаровского порта есть еще 5-6 организаций, которые производят ремонт с соблюдением всех формальностей.

Где и как ремонтируются остальные десятки судовладельцев? Где и как они проверяют спасательные средства? Каким образом они получают регистровые документы?

С практикой двойных стандартов нам приходится сталкиваться постоянно. Нередки случаи, когда выставленные РРР требования по технической документации тем же Регистром "по просьбе" судовладельца выполняются, а потом (естественно ими же) согласовываются и принимаются. И за все это нужно постоянно платить. И даже получив за свои деньги проект, его нельзя использовать на таком же однотипном судне, не заплатив очередную "мзду". Вынуждая судовладельцев заказывать проектную документацию, ФГУ "Российский Речной Регистр" присваивает себе и право собственности на нее.

То, как эта организация трактует вопросы классификационной деятельности, создает у судовладельцев состояние безысходности и абсурда. Что можно 1-3 раза в год "классифицировать" на барже или разъездном катере? Как они превратились в атомную подводную лодку или ударный авианосец?

Сложилась ненормальная ситуация, при которой суда речного флота, принадлежащие разным ведомствам, строятся, ремонтируются и эксплуатируются по разным правилам. Так, например, суда, принадлежащие Министерству обороны, МВД, МЧС, ФСБ, неподнадзорны Регистру, и это не оказывает видимого влияния на их безопасность. Если бы сегодня суда этих ведомств были бы поднадзорны Российскому Речному Регистру, вопрос о деятельности этой организации давно был бы предметом обсуждения на самом высоком уровне. А так получается, что с обычного судовладельца можно "драть три шкуры" не опасаясь никаких последствий. Ни в одной контролирующей организации России, кроме Речного Регистра зарплата работников не зависит от количества выставленных счетов. Разве это нормально, что получение разрешения на эксплуатацию объектов повышенной опасности обусловлено перечислением за это денег?

Если вопросы технического надзора (а классификационная деятельность является надзором), государство в лице министерства транспорта РФ решило передать коммерческой структуре, то почему только ФГУ "РРР" имеет право заниматься этой деятельностью? Если же эти вопросы не являются обязательными процедурами, то почему судовладельцев и судоремонтников заставляют выполнять незаконные правила коммерческой структуры - ФГУ "РРР"? Почему вообще государственный технический надзор проводится за деньги?

Назрела настоятельная необходимость реформирования всей системы контроля на речном флоте. Должны быть ясные, четкие и технически обоснованные требования к строительству, ремонту и эксплуатации речных судов.

Нельзя бездумно копировать требования, предъявляемые к морскому флоту. Нельзя требования, предъявляемые к строительству и эксплуатации морского лайнера, переносить на речной буксир, толкающий баржу с песком. Необходимо исключить из Правил все, что не связано с экологией, пожарной безопасностью и спасением человеческой жизни на воде. Где ремонтировать машины и механизмы, в какие сроки, и какими комплектующими - это ответственность и прерогатива судовладельца и завода изготовителя. Главное, что бы механизмы работали. В конце концов, инженеры, работающие на производстве, и каждый день решающие проблемы технической эксплуатации и ремонта лучше знают, что и как делать, чем "коммерческие специалисты", которым безразлично будет предприятие работать или нет.

Порочен сам основополагающий принцип классификационного освидетельствования (т.е. ремонта) речного судна каждые 5 лет. Если на море, где судно работает круглогодично в агрессивной среде, это оправданно, то для реки, где навигация длится всего 6 месяцев и вода пресная, этот срок должен быть увеличен до 8 - 9 лет. Реальность такова - речной флот работает в 2 раза меньше, зарабатывает в 4 раза меньше, а ремонтируется в 2 раза чаще, чем морской флот. А если учесть не прекращающиеся "нововведения" Речного Регистра и сокращение сроков классификационного освидетельствования по усмотрению того Регистра, то рентабельность работы речных судов близка к нулю.

Должна быть полностью исключена финансовая заинтересованность контрольных органов в выдаче (невыдаче) разрешения, а получение разрешения на эксплуатацию флота должно производиться в государственном органе на основании заключения независимой экспертной организации. Судовладелец должен иметь право выбора такой организации. И выдаваться такое разрешение должно на срок не менее 8 - 9 лет. К разработке Правил должны быть привлечены инженеры, работающие на производстве, которые не по книгам знают проблемы речного флота. И Правила эти должны быть не Российского Речного Регистра, а Правила Государственного Технического надзора и классификации внутреннего водного транспорта.

А то, что происходит сегодня на речном флоте иначе как беззаконием и вымогательством назвать нельзя.

И никакие технические регламенты и законы не изменят положения дел, до тех пор пока ФГУ " Российский Речной Регистр " будет самостоятельно определять какие Правила писать, кого проверять, как проверять и сколько можно за это взять, а государственные органы власти этому потворствовать.