

Обеспечение безопасности пассажирских перевозок на водных акваториях Санкт-Петербурга



Е. В. Зубарев,
заслуженный работник
транспорта РФ, президент
Ассоциации владельцев
пассажирских судов
Санкт-Петербурга



М. М. Федорова,
канд. экон. наук,
экономист Ассоциации
владельцев пассажирских
судов Санкт-Петербурга

Исторически сложилось, что в Санкт-Петербурге, расположенном в дельте Невы, достаточно развиты водные пассажирские перевозки по Неве, ее протокам и каналам, Финскому заливу. Часть городской водной акватории является зоной ответственности администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», часть – ГБУ «Волго-Балт», часть – управления водного транспорта СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта». Это диктует особые требования как к оснащению и оборудованию судов, так и к уровню подготовки специалистов плавсостава.

Стремление увидеть красоту исторических зданий, архитектурные ансамбли Северной столицы, разведенные мосты и пригороды, познакомиться с историей города и России ежегодно привлекает сюда тысячи туристов, особенно в период белых ночей.

До 1990-х гг. водные пассажирские перевозки осуществлялись Ленинградским пассажирским портом Северо-Западного речного пароходства, в котором управление пассажирскими перевозками и системное обеспечение их безопасности были органически связанными друг с другом направлениями работы.

С перестройкой на реках и каналах Санкт-Петербурга появилось много небольших частных компаний, не всегда

профессионально подготовленных, поэтому обострилась потребность в обеспечении безопасности пассажирских перевозок водным транспортом.

В 2003 г. В. А. Олерский, будучи председателем совета директоров ОАО «Северо-Западное пароходство» и членом Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга и понимая, что нельзя оставить без внимания, без надзора армаду флота, внес предложение организовать Ассоциацию владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга и поручил руководство ею одному из заместителей руководителей пароходства.

Сегодня ассоциация объединяет 19 судоходных компаний, владеющих 198 единицами флота и выполняющих около 90 % пассажирских перевозок в городе. Объем перевозок судоходных компаний – членов ассоциации по рекам и каналам, по Неве и Финскому заливу составляет 1,5–2,0 млн пассажиров в год. Динамика объемов перевозок за 2009–2012 гг. представлена в *таблице*.

Как видно из таблицы, колебания объемов перевозок в полной мере отражают влияние мирового финансового кризиса на рынок туризма.

В акватории внутренних рек и каналов города, не входящих в перечень федеральных вод, сначала действовали правила, разработанные государственной инспекцией по маломерным судам (за подписью вице-губернатора); а затем (с 2007 г.) – правила пользования водными объектами для плавания на



Таблица. Динамика объемов пассажирских перевозок водным транспортом в Санкт-Петербурге (2009–2012 гг.)

Объемы перевозок, чел.	Годы			
	2009	2010	2011	2012
Перевозки на скоростном флоте	495 489	569 440	534 635	632 197
Перевозки по р. Неве и Финскому заливу	521 300	477 907	427 053	286 199
Перевозки по каналам города	619 950	640 625	654 010	597 467
Итого	1 636 739	1 687 972	1 615 698	1 515 863

маломерных судах в Санкт-Петербурге, утвержденные постановлением правительства города от 18.09.2007 № 1165.

Постановлением правительства Санкт-Петербурга от 29.10.2012 № 1152 эти правила были изменены для актуализации правовых актов правительства Санкт-Петербурга, обусловленной некоторыми изменениями федерального законодательства. Кроме того, данным документом зафиксирована ответственность за нарушение правил, предусмотренная законом Санкт-Петербурга от 12.05.2010 № 273-70 «Об административных правонарушениях в Санкт-Петербурге».

Внутренние реки, каналы, проливы, протоки являются водоемами города регионального назначения. Находясь в их акватории, следует выполнять единые правила и требования Кодекса внутреннего водного транспорта РФ.

В настоящее время Ассоциация владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга ведет активную работу по подготовке к открытию сложнейшей навигации 2013 г. Судходным компаниям необходимо решить широкий круг серьезных вопросов, в числе которых:

- разработка и внедрение системы управления безопасностью судов;
- выполнение положений Федерального закона от 09.02.2007 № 16 «О транспортной безопасности»;
- оборудование судов аппаратурой автоматической идентификационной системы (АИС) и ГЛОНАСС в целях определения местонахождения судов по спутнику;
- страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров;
- дооборудование судов класса Р «0.6» до класса Р «1.2».

Правила разработки и применения системы управления безопасностью судов утверждены приказом Минтранса России от 29.12.2012 № 459.

Под системой управления безопасностью судов (СУБ) понимается совокупность документированных мер, необхо-

димых для эффективного выполнения судами требований в области обеспечения безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды, действий работников судовладельцев, включая членов экипажей судов, в случае возникновения связанных с судами опасных, аварийных ситуаций [2].

По сути положения СУБ близки положениям Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) — кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения. Для разработки СУБ необходимы знание Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и МКУБ, нужна правовая и техническая подготовка.

Согласно Федеральному закону от 09.02.2007 г. № 16 «О транспортной безопасности», судходные компании (в том числе владеющие одним судном) должны определить уязвимость объектов транспортной инфраструктуры в части совершения актов незаконного вмешательства, внести предложения о техническом оснащении объектов транспортной инфраструктуры с целью их антитеррористической защиты и другие предложения по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Судовая аппаратура АИС предназначена для ввода, передачи, приема и отображения статической, динамической, рейсовой информации, а также сообщений, касающихся безопасности плавания [7]. К основным функциям аппаратуры относятся:

- автоматическая идентификация судов (номер судна IMO, MMSI, позывной и название);
- прием по радиоканалам АИС навигационной (координаты, курс, скорость, скорость поворота и т. д.), маршрутной (пункт назначения, ожидаемое время прибытия, тип груза) и статической (название и позывной судна, габариты и осадка судна, положение антенны, идентификатор поставщика) информации;
- прием сообщений, касающихся безопасности плавания, текстовых

сообщений и выдача их на средство управления и отображения и др.

Приемоиндикаторы ГЛОНАСС разработаны для морских и речных судов и предназначены для круглосуточного всепогодного определения навигационных параметров и времени по открытым для потребителей радиосигналам спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС, GPS и корректирующих систем SBAS (WASS, EGNOS, MSAS) [7]. К их основным функциям относятся определение местоположения, скорости и курса судна относительно грунта, а также оценка и отображение точности определения местоположения судна и др.

Следует отметить, что, наряду с обеспечением безопасности пассажирских перевозок на реках и каналах Санкт-Петербурга, большое значение имеет разработка единой концепции развития водных пассажирских перевозок в акваториях города и его пригородов для того, чтобы снизить нагрузку на улично-дорожную сеть. В числе прочего необходимо искать пути разгрузки Васильевского острова за счет открытия маршрутов скоростного транспорта, связывающих Петродворец, Стрельну, Кронштадт и центр Санкт-Петербурга. Однако этот вопрос, требующий обширных исследований, является темой для отдельной статьи. ■

Литература

1. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.
2. Приказ Минтранса от 29.12.2012 г. № 459 «Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов».
3. Постановление правительства Санкт-Петербурга от 18.09.2007 г. № 1165.
4. Постановление правительства Санкт-Петербурга от 29.10.2012 г. № 1152.
5. Информация, предоставленная Ассоциацией владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга.
6. Информация СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта». URL: www.etaspb.ru/uvt.
7. Информация ООО «Транзас Навигатор».