



ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

25 апреля 2019 года

№ 348

Об Обращении Законодательного Собрания Ростовской области «К Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В.В. Володину и Председателю Правительства Российской Федерации Д.А. Медведеву о состоянии и проблемах функционирования международных морских портов Ростов-на-Дону и Азов»

Законодательное Собрание Ростовской области ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять Обращение Законодательного Собрания Ростовской области «К Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В.В. Володину и Председателю Правительства Российской Федерации Д.А. Медведеву о состоянии и проблемах функционирования международных морских портов Ростов-на-Дону и Азов».
2. Направить указанное Обращение Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В.В. Володину и Председателю Правительства Российской Федерации Д.А. Медведеву.
3. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на комитет Законодательного Собрания Ростовской области по строительству, жилищно-коммунальному хозяйству, энергетике, транспорту и связи (А.Ю. Скрыбин).
4. Опубликовать настоящее постановление в средствах массовой информации.
5. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Законодательного
Собрания Ростовской области



А.В. Ищенко

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ОБРАЩЕНИЕ

Законодательного Собрания

**К Председателю Государственной Думы Федерального Собрания
Российской Федерации В.В. Володину и Председателю Правительства
Российской Федерации Д.А. Медведеву о состоянии
и проблемах функционирования международных
морских портов Ростов-на-Дону и Азов**

Уважаемый Вячеслав Викторович!

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

Судоходный путь по реке Дон играет ключевую роль в обеспечении международных перевозок водным транспортом. Это самый загруженный участок единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, обеспечивающий выход к пяти морям: Азовскому, Каспийскому, Черному, Балтийскому и Белому.

Роль воднотранспортной инфраструктуры Ростовской области повышается в связи с развитием системы международных транспортных коридоров: международный транспортный коридор № 7 (Дунай–Дон–Волга) и пересекающих его международный транспортный коридор «Север–Юг», ответвление Транссибирской железнодорожной магистрали к южным портам России.

Приоритетное развитие международного судоходства в Азово-Донском бассейне связано с дальнейшим увеличением перевозок судами класса «река–море» между центром страны, прикаспийскими странами и странами Средиземноморского бассейна.

Тем не менее развитию водного транспорта в Ростовской области как части федерального комплекса водного транспорта препятствуют следующие системные проблемы.

В 2008 году в распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 года № 1800-р «Об утверждении перечня внутренних

водных путей Российской Федерации» были внесены изменения. Из перечня внутренних водных путей были исключены Азово-Донской морской канал и весь внутренний водный путь от устья реки Дон до подхода к г. Аксаю на реке Дон, что привело к неоправданному усилению нормативно-технических требований, а с ними и финансовых затрат на строительство и содержание портовых гидротехнических сооружений, рейдов, якорных стоянок при их эксплуатации.

Помимо прочего, перенос границы внутренних водных путей на реке Дон оказывает сдерживающее воздействие на функционирование и развитие воднотранспортного комплекса в границах Ростовской области, а также развитие туристических и экскурсионных маршрутов на водных путях нижнего течения реки Дон, поскольку принятие указанного решения повлекло за собой и предъявление иных требований к судам, осуществляющим регулярные пассажирские перевозки по водным путям в Ростовской области. Суда необходимого класса у предприятий водного транспорта Ростовской области отсутствуют.

Протяженность акватории морского порта Азов теперь составляет 33 мили (61,3 км), из которых река Дон – 17,28 мили (32 км), морская часть – 13,66 мили (25,3 км).

Устьевые порты Ростов-на-Дону и Азов, фактически расположенные на акватории реки Дон, юридически стали морскими. Однако нормативная правовая база в настоящее время не в полной мере отражает особенности функционирования международных морских портов, расположенных в устьях рек, и не затрагивает складывающегося специфического правового статуса акваторий рек с морским режимом судоходства.

Это, в свою очередь, способствует неоднозначному толкованию и применению основных правовых определений и правовых норм в сфере торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта.

В частности возникают вопросы:

относится ли акватория морского порта, расположенного на реке, к внутренним морским водам и, соответственно, какие нормы права применяются к таким морским портам;

какие требования должны быть применены к гидротехническим сооружениям (причалам, судовым ходам, рейдам) при эксплуатации существующих и экспертизе проектов новых сооружений: как к речным или морским;

какие экологические требования должны предъявляться к составу вод в морских портах, расположенных на реке, и объектам инфраструктуры таких портов и ряд других.

Характерной чертой портов Ростов-на-Дону и Азов является наличие ветровых нагонно-сгонных явлений, проявляющихся в резких колебаниях уровня воды. Амплитуда колебаний уровня воды может достигать 6 метров и более.

В настоящее время при нулевом проектном уровне воды в порт Ростов-на-Дону могут входить и выходить из порта суда с осадкой не более 3,5 метра при наличии больших глубин на остальной акватории судового хода и у причалов порта.

Поскольку в соответствии с пунктом 26 приказа Минтранса России от 4 марта 2013 года № 62 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Ростов-на-Дону» движение судов на акватории морского порта допускается при наличии запаса воды под килем не менее 20 сантиметров, при падении уровня воды в реке Дон движение судов по судовому ходу и перемещение судов с рейда к причалу и обратно ограничивается по осадке, что ведет к простоям флота и грузовых терминалов в связи с погодными условиями.

Еще одной особенностью использования участка реки Дон в качестве морской акватории является естественная заносимость судового хода.

Неосуществление с 2010 года дноуглубительных работ на акваториях портов Ростов-на-Дону и Азов, непринятие мер по обустройству и надлежащему содержанию судового хода практически привело в условиях маловодья на старте навигации 2018 года к необходимости введения режима чрезвычайной ситуации в устьевой части реки Дон, а также установления одностороннего движения судов на пяти участках реки Дон от города Ростова-на-Дону до города Азова.

И если минимальная глубина является постоянной в результате работы движителей судов, то ширина судового хода на имеющихся перекатах неуклонно уменьшается. Так в 2008 году на Донецком перекате она составляла 170 метров, а в 2018 году – только 75 метров. При таких темпах со временем потребуется введение одностороннего движения судов на большем количестве участков реки.

Таким образом, судовый ход в части реки Дон, имеющей морской статус, морским требованиям не соответствует и по факту является грубейшим нарушением правил безопасности судоходства.

Кроме того, сдерживающим фактором судоходства является отсутствие достаточных глубин на существующих рейдовых якорных стоянках и закрытие проекта по их строительству, которым предусматривалось строительство 4 рейдов с глубинами 4 метра и возможность их удлинения и расширения.

Учитывая изложенное, депутаты Законодательного Собрания Ростовской области предлагают Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации совместно с Правительством Российской Федерации рассмотреть возможность проведения комплексной ревизии действующего законодательства в целях решения следующих вопросов:

введения понятия «морской порт с речным режимом эксплуатации» и определение особенностей его функционирования;

конкретизации экологических требований к морским портам, расположенным в устьях рек;

разработки особых норм проектирования таких портов;

установления отдельных требований к порядку содержания и эксплуатации речных и морских участков судового хода, расположенных на акватории таких портов.

В рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» целесообразно предусмотреть возможность:

создания условий для строительства современного экономически эффективного нового флота с экономичными судовыми энергетическими установками, в том числе на газомоторном топливе и имеющими малую осадку для перевозки грузов по мелководным рекам с глубинами в пределах 1,5 метра;

установления на Азово-Донском морском канале лазерных створов в целях обеспечения безопасности мореплавания;

регулярного производства дноуглубительных работ на акватории морских портов, имеющих в своем составе речные участки, с целью увеличения и поддержания в нормативном состоянии навигационных глубин.

г. Ростов-на-Дону
25 апреля 2019 года