

Правила, которые и регламентируют, и гармонизируют

Интервью генерального директора Российского Речного Регистра Е. Г. Трунина

**Беседовала корреспондент газеты “Волго-Невский проспект Татьяна
Шукова “. Фото предоставлено РРР**

— Евгений Геннадьевич, возглавляемое вами федеральное государственное учреждение классификации судов — Российский Речной Регистр — через несколько лет будет отмечать свое 100-летие. Давайте совершим краткий экскурс в его историю.

— Российский Речной Регистр является правопреемником «Русского Регистра», основанного в 1913 году, однако элементы классификационной деятельности в России прослеживаются еще в эпоху Петра I. С 1781 года учет всех судов стал производиться путем выдачи на каждое судно особого билета и нанесением адмиралтейского клейма на корме судна. А с 1800 года уже требовалось, чтобы все построенные суда раз в шесть лет освидетельствовались правительственными органами.

Бурное развитие парового судоходства потребовало усиления технического надзора за судами. С 1885 года надзор за судовыми паровыми котлами стал осуществляться Министерством путей сообщения. Правительственный технический надзор за судами к концу XIX века ограничивался только требованиями безопасности плавания, не был связан с классификацией судов и поэтому не удовлетворял условиям страхования судов и грузов. Транспортно-страховые общества нередко несли значительные убытки и, естественно, что в интересах своего дела должны были дополнить надзор за безопасностью плавания классификацией судов.

Технические бюро при комитетах страховых обществ в 1898 году приступили к работе по классификации речного флота. Первые «Правила для классификации плавающих по Мариинской системе судов» были изданы в мае 1899 года. Успешная деятельность технических бюро создала предпосылки для создания самостоятельного классификационного общества «Русский Регистр», которое и было организовано в 1913 году страховыми обществами.

К 1918 году, времени национализации, речной несамоходный флот страны насчитывал около 30 000 судов. Самоходный располагал общей мощностью свыше миллиона лошадиных сил. Из-за гражданской войны отрасль была практически разрушена, «Русский Регистр» перестал функционировать. Поэтому после окончания гражданской войны было необходимо решить задачу скорейшего восстановления водного транспорта.

20 июня 1923 года был учрежден «Российский Регистр», переименованный в 1924 году в «Регистр СССР», который находился в ведении Народного комиссариата путей сообщения. Архивные документы предвоенного времени свидетельствуют о плодотворной работе Регистра СССР и возрастании его авторитета.

В 1939 году Регистр СССР был разделен на Морской Регистр СССР и Речной Регистр СССР. В связи с временным объединением министерств морского флота СССР и речного флота СССР оба российских Регистра были объединены в 1953 году, а в 1957-м были образованы Регистр СССР и Речной Регистр РСФСР. Речной Регистр РСФСР переименован в 1992 году в Российский Речной Регистр. За многие годы своей работы Речной Регистр завоевал прочный и заслуженный авторитет, во многом благодаря золотому фонду организации — нашим кадрам. В первую очередь здесь необходимо назвать бывших директоров Г.Н. Безрукова, М.П. Антонова, А.Е. Полтавцева, В.В. Амосова, Г.А. Абрамова — крупных специалистов, много сделавших для развития Речного Регистра.

— После разделения Регистра СССР на Морской и Речной четко определились функции и виды деятельности Речного Регистра. Расскажите, пожалуйста, о них и о том новом содержании, которым наполняет их день сегодняшний.

— Ныне цель деятельности Речного Регистра — обеспечение технической безопасности плавания судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания, охрана жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранность перевозимых на судах грузов, экологическая безопасность судов. Российский Речной Регистр осуществляет классификацию судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания с выдачей соответствующих свидетельств, при этом осуществляет техническое наблюдение за выполнением своих Правил при проектировании, постройке, обновлении, переоборудовании, модернизации, ремонте и эксплуатации судов, при изготовлении материалов и изделий, освидетельствует организации, выполняющие указанные работы; рассматривает и согласовывает техническую документацию на постройку, обновление, переоборудование, модернизацию и ремонт судов, на изготовление и ремонт изделий и материалов, предназначенных для судов; осуществляет освидетельствование судов, находящихся в эксплуатации.

На учете Регистра и в его классе находится 25,8 тыс. судов, из них смешанного плавания — 1163 ед., в том числе класса «М-СП» — 428 ед., из которых конвенционные — 49 ед., класса «М-ПР» — 409 ед., класса «О-ПР» — 326 ед. Средний возраст судов 30,6 года. Старение флота является наиболее актуальной проблемой, требующей принятия неотложных решений. Одним из возможных решений может стать обновление судов — комплекс мероприятий, после осуществления которых техническое состояние корпуса, механизмов и электрооборудования позволяет продлить эксплуатацию судов на 10 или 15 лет и снизить затраты на текущий ремонт. На сегодняшний день подобную процедуру прошли около 190 судов.

— **Основа развития речного транспорта в XXI веке — инновационные технологии. Не могли бы вы, Евгений Геннадьевич, познакомить читателей с некоторыми из них, ведь Российский Речной Регистр работает в тесном сотрудничестве с ведущими центрами отраслевой науки, судостроительной промышленности и проектирования судов.**

— В период расцвета отечественного судостроения такие решения, как новые схемы формирования судов на стапеле, заключающиеся в применении секционного и блочно–секционного методов, внедрение метода вождения судов толканием, побудившее к созданию автоматических сцепных устройств, разработка и строительство судов смешанного (река – море) плавания, судов на подводных крыльях, на воздушной подушке, транспортных катамаранов были для своего времени прорывными решениями, позволившими до сегодняшнего дня развить различные направления водного транспорта, обеспечивая потребности сырьевого и перевозочного комплексов. Для своего времени это были инновационные решения. Не случайно ныне Администрацией Президента РФ принят курс на развитие инновационных технологий в речном транспорте.

Российский Речной Регистр действительно активно сотрудничает с ведущими научными, проектными, судостроительными, судоремонтными организациями отрасли, а также предприятиями и организациями, являющимися разработчиками материалов и оборудования, применяемых на судах с классом RPP. Представитель нашей организации принимает участие в работе группы по созданию экранопланов нового поколения. В RPP рассматриваются проекты новых судов различного типа и назначения, из последних следует отметить такие, например, как многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 5458 тонн, призванное заменить суда типа «Волго-Дон»; моторную яхту проекта H24. В составе нормативных работ ведется разработка требований Правил RPP к новым типам оборудования и материалов, применяемых на судах, среди которых можно отметить новые типы противокоррозионных покрытий, герметизирующих и самоизолирующих материалов, разработанных на основе нанотехнологий, винторулевых колонок большой мощности, систем объемного тушения и создания «тумана».

— **Правила Российского Речного Регистра периодически переиздаются. Как совершенствуются Правила на качественно новом уровне, с учетом инновационных разработок? Какие последние изменения в них внесены?**

— Постоянное развитие и совершенствование Правил классификации, постройки и освидетельствования судов — наиболее важное направление деятельности Российского Речного Регистра. Для работы над Правилами привлекаются ведущие ученые и специалисты в области судостроения и водного транспорта. Совершенствование Правил осуществляется в

соответствии с перспективными и годовыми планами научно-исследовательских работ, на финансирование которых расходуется значительная часть бюджета РРР. Существует специальная процедура системы качества, позволяющая вести разработку и совершенствование нормативных документов, в том числе Правил Российского Речного Регистра.

В настоящее время, с 31 декабря 2008 года, действуют Правила, изданные в 2008 году. Опубликованы они в четырех томах. Эти Правила — результат кропотливой работы научно-исследовательских институтов и центров, опыта многолетней, почти вековой, деятельности Речного Регистра. В новом издании Правил РРР корректировке и изменениям подверглись разделы практически всех четырех томов, усовершенствованные с учетом последних научных данных и структурных проработок. Например, определены условия эксплуатации судов определенных классов в новых для них районах плавания, проведена корректировка в части радио- и навигационного оборудования на основе новых национальных и международных требований ИМО, МЭК, ИСО, введены положения по классификации и постройке экранопланов и судов-газоходов.

— **На форуме «Великие реки», который проходил в мае на Нижегородской ярмарке, ведущей темой была названа «Экология, вода и климат в бассейнах великих рек в XXI веке». Российский Речной Регистр уделяет постоянное внимание вопросам экологической безопасности судов. Евгений Геннадьевич, расскажите о последних нормативных наработках этого направления деятельности Регистра.**

— Российский Речной Регистр действительно традиционно уделяет особое внимание вопросам экологии, непрерывно совершенствуя требования по предотвращению загрязнения с судов внутреннего и смешанного плавания. Правила издания 2008 года дополнены требованиями по предотвращению загрязнения атмосферы с судов. Дополнены требования к конструкции и оборудованию судов для борьбы с разливами нефти. Разработаны технические требования для судов повышенной экологической безопасности, временное руководство по техническому наблюдению за судовыми двигателями при их изготовлении, капитальном ремонте и эксплуатации в целях предотвращения загрязнения атмосферы с судов, некоторые другие нормы и требования. Правила и другие нормативные документы Российского Речного Регистра приведены в соответствие с положениями правил, прилагаемых к Европейскому соглашению о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ).

Необходимо также отметить, что в соответствии с требованиями конвенции МАРПОЛ 73/78 и принятыми решениями Администрации флага оформление документов РРР о годности к плаванию на суда смешанного плавания, не имеющих двойных бортов и двойного дна (так называемые двухкорпусные суда), будет осуществляться только до 2011 года. Это решение направлено на предотвращение аварийных разливов нефти. Что касается двухкорпусных судов смешанного (река–море) плавания, которые не полностью отвечают требованиям МАРПОЛ, РРР оформляет для них изъятия

при наличии положительного заключения Администрации флага.

— **Евгений Геннадьевич, недавно вы вернулись из Польши. С чем, если не секрет, была связана командировка? Расскажите о международном сотрудничестве Российского Речного Регистра, его эффективности и об особенностях на нынешнем этапе.**

— С 25 по 27 мая в Сопоте проходило очередное заседание Совета Международной ассоциации органов технического надзора и классификации (ОТНК). В работе заседания участвовали делегации семи членов ОТНК: Вьетнамского Регистра, Корейского классификационного общества, Кубинского Регистра судов, Польского Регистра судов, Словацкого Ллойда, Российского Речного Регистра и Регистра судоходства Украины. На заседании в качестве наблюдателей присутствовали делегации Белорусской инспекции Речного Регистра, Индийского Регистра судоходства, Регистра судоходства Республики Казахстан, Китайского классификационного общества, Судового Регистра Республики Молдова.

Международная ассоциация ОТНК создана в 1998 году как преемник сотрудничества органов технического надзора и классификации судов на основе Межправительственного соглашения 1961 года, участниками которого были классификационные органы 11 стран. Предмет деятельности ОТНК — сотрудничество в области классификации и сертификации судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания, морских судов, технического надзора за судами и другими объектами промышленности, строительства и транспорта, а также в области сертификации систем качества, производства, товаров, работ и услуг. Основные цели согласно Уставу ОТНК такие: совершенствование деятельности, направленной на установление условий безопасного плавания судов внутреннего и смешанного плавания, морских судов и других плавучих сооружений; охрана человеческой жизни на море и внутренних водных путях, сохранность перевозимых грузов, в том числе опасных; охрана окружающей среды; разработка и согласование требований к судам и другим объектам надзора с целью совершенствования Правил членов ОТНК; совершенствование технического надзора за объектами промышленности, строительства и транспорта; повышение качества предоставляемых услуг в области классификации, технического надзора, сертификации и поддержание внутренней системы качества.

Совет ОТНК — высший орган управления ассоциации — общее собрание полномочных представителей всех членов ОТНК, заседания которого созываются не реже одного раза в год. Совет избирает из своего состава председателя сроком на два года. Его обязанности исполняются, как правило, поочередно всеми уполномоченными представителями организаций — членов ОТНК. В настоящее время председателем Совета ОТНК является член правления Польского Регистра судов г-н Ежи Выжиковский.

На состоявшемся в Польше последнем заседании Совета были рассмотрены основные вопросы деятельности ассоциации, заслушан и принят отчет Секретариата ОТНК о работе за период с июня 2009 по май

2010 года.; утверждены годовой бухгалтерский баланс за 2009 год, смета затрат и нормативы членских взносов на 2010 год; заслушаны и приняты отчеты председателей рабочих групп ОТНК по качеству и по научно-исследовательским работам; принят план работы ассоциации на период до следующего заседания Совета ОТНК. Совет отметил, что все мероприятия, намеченные в оперативном плане работы ассоциации на июнь 2009 — май 2010 года, выполнены. Совет принял решение о разработке плана НИР ОТНК на 1911 – 1915 годы, а также о присвоении статуса постоянных наблюдателей ОТНК регистрам Белоруссии, Казахстана и Молдовы.

Российский Речной Регистр представил на Совете доклад о ходе разработки в рамках ОТНК Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания, а также информацию о деятельности рабочих органов Европейской Экономической Комиссии ООН и о деятельности Дунайской Комиссии, в работе которых специалисты РРР принимают активное участие. По нашему предложению члены ОТНК теперь будут регулярно обмениваться принятой информацией о новых видах деятельности, оказании новых видов услуг и возможности применять их в деятельности других членов ОТНК как в рамках ассоциации, так и на двусторонней основе. По решению Совета Российский Речной Регистр будет исполнять функции председателя Совета ОТНК на период 2011 – 2013 годов.

Если говорить об эффективности международного сотрудничества в рамках ОТНК, то необходимо отметить, что разработка и совершенствование нормативной базы, направленной на повышение технической безопасности судов, является приоритетным направлением в деятельности любой классификационной организации. В связи с этим совместная работа членов ОТНК над совершенствованием нормативных документов весьма эффективна, поскольку она опирается на опыт и научные проработки не одной отдельно взятой организации, а всех членов ОТНК, а также позволяет выработать принципы гармонизации требований к судам внутреннего и смешанного плавания, морским судам и другим объектам классификационной деятельности членов ОТНК с учетом мирового опыта.

За последние годы в ассоциации разработан и принят целый ряд нормативных документов, в том числе Правила классификации и постройки судов смешанного плавания, изданные в 2007 году. В рамках деятельности в Рабочей группе ОТНК по научно-исследовательским работам Российский Речной Регистр при участии Польского Регистра судов, Словацкого Ллойда и Регистра судоходства Украины разработал проект Правил ОТНК по классификации и постройке судов внутреннего плавания с учетом требований европейских нормативных документов в области внутреннего судоходства. В настоящее время проект находится на рассмотрении организаций — членов ОТНК, а также Китайского классификационного общества. После доработки проект Правил в мае 2011 года будет представлен на утверждение Совету ОТНК. Разработка станет основой для следующей редакции Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания РРР.

— **Россия является договаривающейся стороной многих**

обшеевропейских соглашений и конвенций в области внутреннего водного транспорта. Не могли бы вы, Евгений Геннадьевич, поподробнее рассказать об интеграции в систему общеевропейских стандартов внутреннего судоходства, создании общеевропейской системы технических требований. Какие практические вопросы прорабатываются сейчас Российским Речным Регистром?

— Российская Федерация — участник Европейского соглашения о перевозке опасных грузов по внутренним водным путям, Международной конвенции по обмеру судов внутреннего плавания, созданных под эгидой и при участии Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН), Конвенции о режиме судоходства по Дунаю. Специалисты Российского Речного Регистра активно участвуют в международном сотрудничестве в рамках ЕЭК ООН и Дунайской Комиссии совместно со специалистами Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта как в мероприятиях, связанных с выполнением положений международных конвенций и соглашений, так и в деятельности рабочих органов международных организаций в области внутреннего судоходства Европы — рабочей группы по внутреннему водному транспорту, рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях Европейской экономической комиссии ООН, рабочих органах Дунайской комиссии.

Основная цель участия специалистов РРР в деятельности этих международных организаций — гармонизация требований к судам внутреннего и смешанного плавания на общеевропейском уровне и учет интересов Российской Федерации при разработке международных документов в области внутреннего судоходства. В рамках ЕЭК ООН рабочая группа по внутреннему водному транспорту рассматривает широкий круг вопросов по разработке документов, направленных на облегчение и развитие перевозок по внутренним водным путям в масштабах всего европейского региона. В последнее время основное внимание уделялось совершенствованию Европейских правил судоходства по внутренним водным путям и Рекомендаций, касающихся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания. Рабочей группой принят ряд обновленных Резолюций по важнейшим вопросам внутреннего судоходства, например, такие, как «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям» (ЕПСВВП), «Рекомендации о минимальных требованиях, касающихся выдачи удостоверения на право управления судном внутреннего плавания, в целях их взаимного признания для международных перевозок», «Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания». В настоящее время продолжается активная работа по рассмотрению поправок в данный документ в свете изменений, внесенных в директиву № 2006/87/ЕС Европейского Союза, устанавливающую технические требования к судам внутреннего плавания; дальнейшему совершенствованию приложения к Резолюции № 61 за счет дополнения его новыми положениями, касающимися

унифицированных технических предписаний к судам типа «река-море», проект которых в виде новой главы 20В подготовлен Российским Речным Регистром.

Для помощи рабочей группе по унификации технических предписаний и правил безопасности в подготовке проектов документов в рамках ЕЭК ООН создана специальная рабочая группа экспертов–добровольцев, в состав которой входят специалисты Главного управления и Верхне-Волжского филиала РРР.

Вторым важным аспектом международного сотрудничества РРР является участие наших специалистов в деятельности рабочих органов Дунайской Комиссии (ДК), в частности, рабочей группы ДК по техническим вопросам. Учитывая, что сейчас уже 60 % стран — членов ДК одновременно являются и членами ЕС, именно на Дунае начинается процесс гармонизации, который не всегда проходит гладко. Для РРР очень важно находиться в числе участников этого процесса, внося свои предложения и имея больше возможностей для обсуждения вопросов, связанных с процессом гармонизации, и использования результатов обсуждения при разработке документов РРР.

Дунайская Комиссия сегодня, как и прежде, остается главным форумом международного сотрудничества по Дунаю, работающим на основе положений Конвенции о режиме судоходства по Дунаю, подписанной в Белграде 18 августа 1948 года и Дополнительного протокола к ней от 26 марта 1998 года. На Дунае «обкатываются» унифицированные документы, основная часть которых пока еще базируется на документах ЕЭК ООН. Думаю, что российские эксперты должны уделить этому особое внимание. Многие из рассматриваемых в Дунайской Комиссии вопросов в той или иной мере связаны с вопросами, рассматриваемыми в рамках ЕЭК ООН, они дорабатываются, уточняются и находят широкое применение на Дунае.

Большим успехом в деле создания общеевропейской системы технических требований к судам можно считать постановление 71-й сессии Дунайской Комиссии от 10 декабря 2008 года о том, что все государства — члены Дунайской Комиссии будут признавать для плавания по Дунаю национальные документы (в Российской Федерации это судовое удостоверение формы РР-1.24), выданные в соответствии с рекомендациями Дунайской Комиссии, Резолюции № 61 ЕЭК ООН и директивой № 2006/87 ЕС.

Считаю необходимым отметить два важных события, направленных на гармонизацию Технических предписаний к судам и Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации с соответствующими европейскими предписаниями для судов внутреннего плавания. Во-первых, это работа, проведенная Российским Речным Регистром по сравнительному анализу требований Правил РРР с соответствующими требованиями Резолюции № 61 ЕЭК ООН и директивы № 2006/87/ЕС по техническим предписаниям к судам внутреннего плавания, а также требованиями Правил Германского Ллойда и Правил Бюро Веритас. Во вторых, это проводимая

Минтранс России работа по сближению положений Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации с Европейскими правилами судоходства по внутренним водным путям и другими общеевропейскими документами с целью реализации комплекса мер по открытию внутренних водных путей Российской Федерации для плавания судов под флагами иностранных государств.

Недавно наш офис в Москве посетил главный инженер Секретариата Дунайской Комиссии г-н Карол Анда, который находился в России с официальным визитом по приглашению Минтранса России. На встрече были обсуждены проблемы судоходства по Дунаю, удостоверения судоводителя, применения речных информационных систем, гармонизации рекомендаций Дунайской Комиссии с Правилами плавания по Рейну, директивами и резолюциями Евросоюза, Правилами РРР. Господин Анда отметил активное участие РРР в вопросах, разрабатываемых Дунайской Комиссией, и выразил надежду на дальнейшее плодотворное сотрудничество.

— Евгений Геннадьевич, о каких перспективных направлениях деятельности РРР вам хотелось бы рассказать?

— В числе важнейших направлений деятельности Регистра на ближайшую перспективу такие: завершение работы над проектом технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта; выполнение Комплексной программы развития РРР на 2007-2011годы; оказание РРР классификационных услуг в части освидетельствования судов, перевозящих опасные грузы, согласно Правилам ВОПОГ; выполнение мероприятий (включая организацию подготовки специалистов РРР), направленных на предоставление услуг по освидетельствованию судов и оформление судовых документов на соответствие требованиям международных конвенций.

Подробнее хотел бы остановиться вот на каких направлениях деятельности РРР. Как я уже отмечал, Российская Федерация является Договаривающейся стороной Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ). РРР первым из европейских классификационных обществ прошел процедуру признания по ВОПОГ, включен в список классификационных обществ, рекомендованных к признанию по ВОПОГ, и получил признание Российской Федерации и Венгерской Республики. Специалисты РРР вместе со специалистами Минтранса России постоянно принимают участие в заседаниях Административного комитета ВОПОГ и совещаниях Комитета по вопросам безопасности. Обладая необходимым опытом и соответствующей нормативной базой, РРР по поручению Минтранса России может проводить осмотр судов с оформлением соответствующих документов, являющихся основанием для выдачи Свидетельства о допущении, и может участвовать в проведении обязательных проверок, испытаниях судов и их элементов в соответствии с Правилами ВОПОГ. Регистром давно уже проводится работа по получению от Минтранса России поручения на выполнение функций органа по освидетельствованию судов в рамках ВОПОГ, что способствовало

бы скорейшей реализации положений Соглашения на территории России. Необходимо обеспечить соответствие судов с классом РРР, перевозящих опасные грузы, требованиям ВОПОГ, что будет возможно при условии соблюдения требований нормативных документов РРР при проектировании, эксплуатации, ремонте и переоборудовании судов.

Далее. В настоящее время Российский Речной Регистр разрабатывает требования к системам управления безопасной эксплуатацией судов для организаций, использующих в целях судоходства самоходные суда внутреннего плавания, несамоходные суда, пассажирские и наливные суда, суда смешанного (река-море) плавания, паромные переправы и наплавные мосты. Цель данной работы — оценка степени готовности организаций обеспечивать безопасность судоходства на внутренних водных путях.

Стоит отметить также начало работы по оказанию услуг в области классификации и освидетельствования спортивных парусных судов. В целях реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 24 марта 2009 года «О мерах по совершенствованию системы контроля за спортивными судами в Российской Федерации» разработаны и утверждены приказом Минтранса России от 22 октября 2009 года № 184 «Правила классификации и освидетельствования спортивных парусных судов». В соответствии с ними классификация и освидетельствование спортивных парусных судов организуется Федеральным агентством морского и речного транспорта и осуществляется Российским морским регистром судоходства и Российским Речным Регистром. С целью классификации спортивные парусные суда разделены на 7 категорий, учитывающих вероятные ветроволновые условия плавания и удаленность от места убежища. Ожидается, что РМРС будет осуществлять классификацию яхт категорий плавания от 0 до 3 (категории открытого моря и для плавания с удалением от убежища до 50 миль), РРР — классификацию яхт категорий 5 и 6 (защищенные акватории), классификацию яхт категорий 4 — РМРС и РРР, в зависимости от порта регистрации яхты (морской или речной порт соответственно).

Для осуществления классификации и освидетельствования спортивных парусных судов РРР будет выдавать Свидетельство о годности к плаванию для спортивных парусных судов, а также акты освидетельствований на основании Технических требований к проектированию, постройке, ремонту и эксплуатации спортивных парусных судов. РРР, обладая развитой сетью филиалов и участков на всей территории России, имеет возможность оказывать услуги собственникам по классификации и освидетельствованию спортивных парусных судов в различных регионах. Подготовлено руководство для экспертов РРР по освидетельствованию спортивных парусных судов для эксплуатации их в водных бассейнах различных регионов.

— **Евгений Геннадьевич, недавно вы отметили юбилейную дату в своей жизни, с чем наша газета вас уже поздравила. Какой путь вы прошли, прежде чем стать генеральным директором Российского**

Речного Регистра? Расскажите немного о вашей семье и о своих увлечениях, не связанных с работой, если они есть.

— В систему Министерства транспорта я пришел работать в начале 90-х годов прошлого столетия в связи с проводимым тогда сокращением численности Вооруженных Сил СССР. В 1981 году окончил Армавирское высшее военное авиационное училище летчиков войск ПВО страны, более 10 лет прослужил на различных должностях в истребительной авиации, имею звание полковника запаса.

В 1996 году я окончил экономический факультет Кубанского филиала Московского экстерного гуманитарного университета, получил квалификацию экономиста-менеджера и стал работать заместителем начальника по экономическим и финансовым вопросам Морской администрации порта Новороссийск. В 2001 году перешел на работу в порт Туапсе на должность заместителя начальника Морской администрации порта, а в 2002 году опять вернулся в Новороссийский морской порт — уже на должность начальника Морской администрации порта.

В 2003 году решением диссертационного совета ЦНИИ экономики и эксплуатации водного транспорта мне была присуждена ученая степень кандидата экономических наук. Будучи уже начальником Морской администрации порта Новороссийск, поступил на заочный факультет Новороссийской государственной морской академии, которую закончил в 2006 году по специальности «механизация перегрузочных работ».

Обучаясь в морской академии, перешел на работу в ФГУП «Росморпорт» заместителем генерального директора Азово-Черноморского филиала Росморпорта, где и проработал до перевода меня в 2006 году в Москву, в Федеральное агентство морского и речного транспорта. Работая в Росморпорте, в 2005 году прошел профессиональную переподготовку в Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «государственное и муниципальное управление». Вот такой непростой путь пришлось мне пройти из летчиков в моряки и речники, чтобы впоследствии стать заместителем руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, а затем генеральным директором Российского Речного Регистра.

Как, наверное, всякий бывший военный в свободное время (которым, к сожалению, не очень-то и располагаю) люблю поохотиться или сходить на рыбалку.

У меня, можно сказать, типичная российская семья: жена — Галина Владимировна, прошедшая со мной все тяготы военной службы и сменившая не один гарнизон, двое детей — сын и дочь. Сын Сергей (он старший) в настоящее время заканчивает обучение в Военно-воздушной академии имени Ю.А. Гагарина и будет продолжать авиационные традиции нашей семьи. Дочь Виолетта — студентка Московского финансового университета.