

СВЯЗЬ - ЭТО ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ФЛОТА И ПОЛНЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА СИТУАЦИЕЙ НА РЕКЕ



Николай Григорьевич, расскажите, пожалуйста, о себе

Я на речном флоте очень давно. 1 сентября 1953 г. надел тельняшку в Горьковском речном училище и, не снимая ее, уже свыше 50 лет служу речному флоту. Моя первая специальность - штурман речных судов. И, конечно, поскольку наше интервью о развитии связи и информатики на внутреннем водном транспорте (ВВТ), то могу сказать, что по сравнению с 1954 г., когда я впервые пришел на практику, сделан колоссальный шаг вперед. В те времена при расхождении мы использовали не импульсную отмашку, как сегодня, а белый флаг. И УКВ-радиостанций у нас не было... Сегодня значительно легче работать, чем в те годы: есть связь с берегом, судовладельцами, другими проходящими судами.

Если будут выполнены задачи, обозначенные в Концепции развития внутреннего водного транспорта РФ до 2015 г. (одобрена Правительством РФ 03.07.2003 г.) и в Концепции развития средств связи (утверждена Министром транспорта РФ), то через 7-10 лет в России будет совершенно иная организация движения судов, другие обязанности судоводителя. Спутниковая проводка судов будет повсеместной, будут использоваться электронные карты взамен бумажных, работа судоводителя ста-

Интервью с заместителем Министра транспорта РФ - руководителем Государственной службы речного флота Смирновым Н. Г.

январь 2004 г.

нет легче. Я вижу колоссальный прогресс в развитии информатики во всем мире и в России на сегодняшний день и не использовать эти достижения невозможно.

Довольно часто цитируют известную фразу: "Связь - это воздух: мы не замечаем, когда она есть, но мы задыхаемся, когда ее нет"

Абсолютно верно, ведь связь - это обеспечение безопасности, повышение конкурентоспособности флота и полный контроль за ситуацией на реке.

Что представляет собой Росречфлот сегодня?

Когда в 1990 г. начались реформы, мы поставили перед собой задачу сохранить речной флот, его кадры с тем, чтобы речной транспорт продолжал обеспечивать перевозки, когда экономика России будет двигаться вперед. Было очень много желающих "растачить" флот, то есть приватизировать, акционировать пароходство по частям. Но нам удалось провести акционирование пароходств в целом, в результате чего состав флота и кадрового состава был сохранен. И я думаю, что действующий речной флот, с учетом проведенной модернизации, сможет эффективно работать еще лет десять.

На сегодняшний день на учете Российского речного регистра числится 30 000 судов - и самоходных, и несамоходных, и вспомогательных. Это очень много, что позволяет обеспечивать устойчивый рост объема перевозок. В общей сложности протяженность внутренних водных путей (ВВП) России составляет 101 тыс. км (для сравнения: в США - 44 тыс. км). Это немаловажно для Сибири и других отдаленных районов, где реки являются основным путем сообщения. Всего у нас работают 102 промышленных предприятия, зани-

мающихся ремонтом судов речного флота, 118 речных портов, имеющих возможность принимать грузы. Следует отметить, что в последнее время значительно изменилась структура грузов. Если до реформы 70% от общего объема перевозок в стране составляли минерально-строительные грузы, то сегодня - около 40%, возросла доля перевозки нефтепродуктов, металла, минеральных удобрений, серы.

В настоящее время перед речным флотом стоят две основные задачи: строительство новых современных судов и, конечно, модернизация средств связи.

Разработана специальная Концепция развития средств связи и информатики, которая утверждена Министром.

Какое внимание уделяется дальнейшему развитию и совершенствованию внутренних водных путей Министерством транспорта, главами субъектов Федерации?

Речники работают в 68 регионах России, и надо сказать, что их Администрации уделяют достаточно внимания развитию речного транспорта.

Министерство транспорта РФ имеет соглашения по взаимодействию и развитию речного транспорта с большинством регионов, где ВВТ занимает одно из основополагающих мест. Особенно хотелось бы выделить связи с Правительством Республики Саха (Якутия), Администрациями Хабаровского края, Нижегородской, Архангельской и Вологодской областей.

Непростая ситуация сложилась на Северной Двине - река пришла в естественное состояние. Решая вопрос глубин, Губернатор Архангельской области и Министр транспорта подписали соглашение по совместному финансированию дноуглубительных работ на Северной Двине. Уже в 2002 г. мы открыли там нор-

мальную навигацию, пассажирский теплоход "Адмирал Кузнецов" пришел из Котласа в Великий Устюг.

Министр уделяет много внимания развитию речного транспорта, так как сам в прошлом моряк. За последние 3 года мы разработали Кодекс внутреннего речного транспорта вместо действовавшего ранее Устава. На сегодняшний день мы имеем 169 статей прямого действия, касающихся различных вопросов, связанных с деятельностью речного транспорта страны. За прошедшие 3 года в Кодекс не было внесено ни одной поправки. Создан эффективно действующий закон.

В 2003 г. Правительство Российской Федерации одобрило Концепцию развития речного транспорта на ближайшие 15 лет. Она гармонично вписывается в транспортную стратегию России.

По статистике, доля грузов, перевозимых на внутренних водных путях (ВВП) России, составляет примерно 4%, в то время как в Германии - 19%, в Бельгии - 10%. Каковы причины этой ситуации?

Есть такая хорошая фраза, что Родину и мать не выбирают. Так вот, Россия - не Европа.

У нас другие сроки навигации, например, в Якутии она длится 4 месяца, а в странах Европы - круглый год.

А ледокол по реке не пустишь...

В советские времена была разработана программа о продлении сроков навигации на ВВП, но я могу сказать, что все это закончилось бесславно: поломкой судов и приведением в негодность гидротехнических сооружений.

Так что основная причина сложившейся ситуации - это сезонность. Если бы у нас была круглогодичная навигация, как в странах Европы или США, безусловно, мы имели бы хороший процент грузоперевозок. Но для того чтобы сгладить сезонность, суда типа "река-море" летом работают на ВВП, а зимой курсируют в море, с заходом в иностранные порты.

Неотъемлемой частью инфраструктуры речного транспорта, обеспечивающей его работу, является комплексная система электросвязи внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КСЭ ВВТ РФ). Как можно оценить ее сегодняшнее состояние?

КСЭ ВВТ РФ является одним из важных элементов системы судоходства и состоит из систем связи речных бассейнов.

Система связи обеспечивает безопасность судоходства, охрану че-

ловеческой жизни, диспетчерское регулирование движения судов и их ускоренную проводку через шлюзованные системы, а также решение задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на внутренних водных путях.

Сети связи находятся в эксплуатации более 40 лет, поэтому (несмотря на принятые в последние годы меры по их совершенствованию) по техническому состоянию, структурно-функциональному построению, применяемым технологиям и предоставляемым услугам, а также по организации управления пока не соответствуют современным требованиям и нуждаются в реконструкции. На сегодняшний день наши средства связи требуют коренной модернизации.

Я могу сказать, что за прошедшие 12-15 лет в развитие связи на ВВП не было вложено ни одного рубля. Работа по реконструкции сетей была начата в 1999 году. В результате разработана, согласована с заинтересованными ведомствами и организациями и утверждена Концепция развития КСЭ ВВТ РФ на период до 2010 г.

Выполнены проектные проработки реконструкции сетей связи Волго-Балтийского, Беломорско-Онежского, Волго-Донского, Северодвинского и Кубанского бассейнов, а также создания интегрированной технологической сети связи, объединяющей сети бассейнов.

Ведутся и будут завершены в 2004 г. работы по технико-экономическому обоснованию реконструкции сетей Московского, Волжского и Камского речных бассейнов.

Определены минимально необходимые меры по речным бассейнам Сибири и Дальнего Востока, связанные с поддержанием сетей связи в рабочем состоянии.

В течение 2004-2010 гг. предстоит выполнить большой объем строительно-монтажных работ - более чем на 1,2 млрд. рублей. Главная проблема в их обеспечении - финансирование.

Мероприятия по модернизации должны быть завершены к 2010 г., но основные работы необходимо провести в ближайшее время.

Как бывший судоводитель я уделял бы основное внимание вопросам судовождения.

Во-первых, необходимо иметь электронные карты на всех речных бассейнах, что позволит обеспечить спутниковую проводку всех судов. Кроме того, мы планируем получить электронные карты и береговое оборудование для радиолокационной проводки, что обеспечит безаварийность плавания.

Во-вторых, для повышения конкурентоспособности российского флота необходимо обеспечить судовладельцев надежной связью с судовладельцами и шлюзами, что повысит эффективность использования ВВТ.

В соответствии с подписанными Россией международными обязательствами уже через 3 года ВВП от Азова до Астрахани, а через 6 лет - от Волгограда до Санкт-Петербурга должны быть готовы к проходу судов под флагами иностранных государств. В связи с этим, какие задачи стоят перед Росречфлотом в области обеспечения связи, навигации и безопасности?

Поскольку Единая глубоководная система Европейской России в ближайшей перспективе станет частью транспортных коммуникаций Европы, необходима технологическая интеграция систем безопасности судоходства, систем управления движением судов (СУДС) и информационных систем, применяемых на водном транспорте России, с аналогичными системами Западной Европы.

Это требует реконструкции сетей связи указанных участков, в первую очередь Волго-Балтийского, Волжского, Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов. Данные работы предполагается выполнять при максимальном возможном бюджетном финансировании. Уже разработаны первоочередные (пилотные) проекты по Волго-Балту. Создана система управления движением судов по Неве.

В 2004 г. будут завершены работы по созданию контрольно-корректирующей станции в пункте Шексна, что обеспечит условия для применения судами на водных путях Волго-Балта систем спутниковой навигации, существенно повышающих безопасность судоходства и снимающих целый ряд ограничений по его осуществлению. Будут развиваться сети Московского, Камского и Беломорско-Онежского бассейнов.

Одной из задач внутреннего водного транспорта на 2003 г. было внедрение системы управления движением судов на р.Нева в ГБУ "Волго-Балт". По истечении 9 месяцев эксплуатации системы можно ли подвести какие-либо итоги? Каковы перспективы ее внедрения на других бассейнах?

К юбилею Санкт-Петербурга, 30 апреля 2003 г., первый этап СУДС "Нева" был принят в эксплуатацию. Применение системы за прошедший промежуток времени показало ее

высокую эффективность. Она значительно снизила напряженность в работе диспетчерских служб. Видео- и радиоинформация, которую диспетчеры стали получать с помощью данной СУДС, позволила им оперативно решать вопросы подготовки и проводки судов через мосты Невы, а также согласованно работать с диспетчерскими службами морского порта и города.

Особенность системы заключается в том, что она гармонично вписалась в работу СУДС в Финском заливе и подходящем канале морского порта. Судно, идущее в Санкт-Петербург, входит в СУДС в морском канале. Суда ведут и речники, и моряки, так что оно никогда не оказывается бесконтрольным.

Во время празднования юбилея, когда суда шли с речного причала Санкт-Петербурга в Петергоф, тоже происходила их плавная передача из речного бассейна в морской. И все эти рейсы были осуществлены точно, вплоть до минуты, в соответствии с графиком.

Хотелось бы отметить, что Министр транспорта Франк С.О. лично наблюдал за процессом применения системы в диспетчерской ГБУ "Волго-Балт" и пришел к выводу, что она необходима для флота внутреннего плавания.

СУДС "Нева" продолжает совершенствоваться. На сегодняшний день разработана навигационная автоматизированная система проводки. Лоцман видит каждое судно в движении. В ближайшее время все суда пойдут по автоматизированной системе проводки.

В текущем году планируется завершить все работы по СУДС "Нева" и ввести ее в эксплуатацию в полном объеме. Аналогичные проекты разрабатываются в Ростове и в Астрахани. Данная технология проводки уже отработана, дело за финансированием.

Всего к 2011 г. будет создано 6 таких систем на наиболее сложных участках внутренних водных путей.

Как строится взаимодействие Центрального аппарата Росречфлота с Ассоциациями, работающими в отрасли?

В речной отрасли работают четыре Ассоциации, членами которых являются многие судоходные компании, порты, отраслевые организации и предприятия. В ходе реализации административной реформы им будет отводиться все большая роль.

Могу сказать, что недавно г-н Алешин (заместитель Председателя Правительства РФ) докладывал Пре-

зиденту России о том, что в настоящее время многие функции министерств признаются избыточными, то есть министерства не должны их выполнять. Видимо, ряд этих функций и возьмут на себя Ассоциации.

В июне 2004 г. будет принят Федеральный закон "О саморегулируемых организациях", согласно которому ассоциации будут иметь право проводить экспертизу всех нормативных документов, разрабатываемых органами исполнительной власти, по направлениям их деятельности.

Что же касается взаимодействия, то могу сказать, что уже в течение двух лет руководители Ассоциаций присутствуют на оперативных совещаниях, проводимых в Росречфлоте, и из первых уст узнают о проблемах, которые необходимо решать, то есть всегда имеют возможность подключиться к решению проблемных вопросов.

В целом по Министерству транспорта министр Франк С.О. периодически собирает всех руководителей Ассоциаций и рассматривает возникшие проблемы.

В дальнейшем Ассоциации получат право вырабатывать, контролировать и утверждать стандарты. За счет этого их функции значительно расширятся.

В последнее время довольно активно обсуждался вопрос о порядке подчиненности предприятий связи Росречфлота. Известно, что принято решение о вхождении их в состав ГБУВПиС...

Системы связи речных бассейнов относятся к числу технологических сетей связи. Главное их назначение - обеспечивать безопасность судоходства и эксплуатации гидротехнических сооружений, а также охрану человеческой жизни на ВВП.

В соответствии со ст. 8 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации организация технологической связи должна осуществляться бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте. В настоящее время технологическая связь организуется службами связи трех организационно-правовых форм собственности: ФГУП, БУС в составе ГБУ и службами связи в составе судоходных компаний. Такое положение не позволяет оперативно и эффективно решать проблемы содержания и развития бассейновых сетей связи. В связи с этим к 2005 г. планируется создать единую систему управления технологической связью - службы связи в составе ГБУВПиС.

Что нас вынудило пойти на такой шаг? Дело в том, что предприятия связи из-за небольших доходов (слишком малы платежи, взимаемые с абонентов) не имеют возможности развивать свои средства связи. Поэтому тот мизерный вклад, который они вносят в развитие средств связи, не может нас устроить.

Вместе с тем не исключаю, что в дальнейшем, при изменении финансового положения предприятий связи, установленный на сегодня порядок может измениться.

В начале марта в Москве пройдет Международный форум "Связь на море и реке - 2004". Это немаловажное событие, даже если брать в расчет только то, что конференции речных и морских связистов впервые проводятся совместно и по единой программе. Что Вы ждете от форума?

За последние несколько лет сформировалась хорошая система организации и проведения конференций и выставок технических средств связи и навигации. Все это, безусловно, полезно и нужно, ведь связь сегодня развивается наиболее динамично.

Тесное взаимодействие с разработчиками и производителями технических средств, проектными организациями, которое достигается во время проведения конференций и выставок, дает ощутимый результат для экономии денежных средств и сокращения расходов на связь. Оперативное ознакомление с последними достижениями в области связи позволяет избежать больших ошибок в организации сетей связи, найти оптимальное решение в использовании ресурсов, направляемых на внедрение передовых технологий.

Выставка - это, безусловно, пропаганда современных средств связи, новейших технологий, поэтому организация подобного форума имеет колоссальное значение. Есть возможность сравнить альтернативы, обсудить возможности различных средств связи и выбрать лучшие из них.

Безусловно, на сегодняшний день необходима унификация средств связи для облегчения их обслуживания. На мой взгляд, это и есть основная задача предстоящего форума.

Интервью вёл главный редактор журнала "ИНФОРМОСТ" Радиоэлектроника и Телекоммуникации Быстров Ю.А.