

## ...ПРЕДПРИЯТИЯ СВЯЗИ В ЛИЦЕ АССОЦИАЦИИ ПОЛУЧИЛИ ИНСТРУМЕНТ, КОТОРЫМ НАДО УМЕЛО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ В РЕШЕНИИ ЗАДАЧ, СТОЯЩИХ ПЕРЕД НИМИ...



**Сергей Васильевич, когда и как Вы пришли в речную отрасль?**

Первое упоминание о речной отрасли в моей биографии относится к 1975 г., когда я молодым инженером пришел на работу в Центральный узел связи и радионавигации Министерства речного флота РСФСР. Начиная службу в Московском южном порту, где тогда был участок АСУ. Диплом Московского электротехнического института связи определил мою профессию на всю жизнь. Видимо, и гены сыграли в моей судьбе положительную роль. Мой дед был матросом императорской яхты, и сам я родился в семье военнослужащего Военно-морского флота. Да и знакомство с будущей супругой сыграло не последнюю роль: многие ее родственники также занимали различные должности в системе Минречфлота. В 1977 г. был переведен на работу в специальный технический отдел, занимавшийся вопросами специальной связи на речном транспорте. В 1986 г. возглавил его, являясь одновременно заместителем генерального директора ФГУП "Речсвязьинформ" (бывший ЦУС и РН МРФ).

**Расскажите, пожалуйста, о предпосылках и истории создания Ассоциации связистов речного транспорта РФ.**

**Интервью с президентом Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации Пчелиным С.В.**

После упразднения Минречфлота, в состав которого входило Управление связи, информатики и радионавигации, некоторое время предприятия связи, находившиеся в составе пароходств, развивались самостоятельно. К середине 90-х годов XX в. сложилась ситуация, когда часть предприятий связи осталась в составе пароходств, другие определились как государственные предприятия (ГП), а остальные вошли в состав государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУВПиС).

Отсутствие единого центра для координации деятельности ведомственной сети связи, решения научно-технических задач, развития делового сотрудничества с различными организациями, комплексного изучения рынка предлагаемых услуг (маркетинга), внедрения новых судовых и береговых средств связи и навигации привело к тому, что руководители отраслевых предприятий связи высказали предложение о создании такого центра в виде Ассоциации связистов.

В результате большой организационной работы первоначально был сформирован Координационный совет, а декабре 1996 г. на общем собрании руководителей предприятий связи речного транспорта, проходившем в Ростове-на-Дону, был принят и утвержден Устав Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации (АСРТ РФ). Учредителями ассоциации стали три государственных предприятия связи: "Речсвязьинформ" (Москва), "Волгаречсвязь" (Нижегород) и "Енисейречсвязь" (Красноярск).

**Февраль 2001 г. стал переломным моментом в деятельности АСРТ РФ в связи с Вашим избранием на должность президента ассоциации. Ваши первые шаги на этой новой должности?**

Действительно, к 2000 г. деятельность ассоциации была сведена практически к минимуму. На это были свои причины, главными из которых я считаю нестабильность финансового положения предприятий связи, постоянную смену их руководителей, ослабление работы исполнительной дирекции Ассоциации, практически полное отсутствие финансирования деятельности со стороны ее членов. В результате численность Ассоциации сократилась до 11 членов. Встал вопрос о том, что делать дальше.

В феврале 2001 г. на проходившем в Москве совещании руководителей предприятий и организаций связи речного транспорта вопрос о дальнейшей судьбе АСРТ РФ был поставлен ребром. В результате всестороннего обмена мнениями было принято решение: "Ассоциации быть". Но для этого надо было предпринять кардинальные меры.

Первым моим шагом в должности президента и исполнительного директора АСРТ РФ было восстановление деятельности ассоциации в полном объеме, на что ушло первые полгода. Конечно, в одиночку решить такую проблему было бы невозможно, поэтому не могу не сказать добрых слов в адрес тех, кто в самом начале деятельности поддержал нас морально и материально. Новыми членами Ассоциации стали: Российское НТО водного транспорта, БУС ГБУ "Волго-Балт", Северо-

Двинское ГБУВПиС, ФГУП "Кубаньводтрансвязь", коммерческие структуры: "ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОСТ", "Радиома", "Сантел", "Саит", "Фортекс", "Будафон ЛТД".

Большую помощь в работе оказал Департамент внутренних водных путей Минтранса России и его отдел связи.

Ассоциация была принята в Союз Ассоциаций связистов России.

По предложению ряда членов АСРТ РФ было принято решение о проведении в начале 2002 г. первой Всероссийской конференции связистов речного транспорта и специализированной выставки "Связь на реке".

**С учетом необходимости консолидации всех государственных и коммерческих организаций для решения задач совершенствования связи и навигации ВВТ, наверное, были выработаны стратегические направления и планы? Что удалось сделать за эти 3 года? Каковы наиболее важные, по Вашему мнению, достижения АСРТ РФ?**

Говорить о стратегических направлениях и планах деятельности Ассоциации, может быть, высокопарно, но, конечно, свою работу мы строим на основе тех планов, которые принимаются общим решением членов АСРТ РФ.

Главным, пожалуй, является то, что предприятия связи в лице Ассоциации получили инструмент, которым надо уметь пользоваться в решении задач, стоящих перед ними в проведении единой технической политики в области ведомственной связи.

Для коммерческих структур Ассоциация является связующим звеном между федеральным органом управления в лице Государственной службы речного флота и отраслевыми предприятиями связи.

Некоторые факты: за прошедшие 3 года Ассоциация приняла участие в работе всех ведомственных комиссий по освидетельствованию новых средств связи и радионавигации.

Проведены 2 конференции и выставки, 2 выездных расширенных заседания Совета Ассоциации в Волгограде (2002 г.) и Котласе (2003 г.).

Неоднократно проводились рабочие встречи и совещания по инициативе членов АСРТ РФ.

За прошедшее время авторитет Ассоциации значительно вырос. Под-

тверждением этого является тот факт, что сейчас в АСРТ РФ уже состоят 34 организации, а несколько предприятий готовятся к вступлению.

**Какие ближайшие задачи ставит перед собой ассоциация, исходя из того, что, наверное, не все удалось сделать из запланированного?**

Да, конечно, есть вопросы, которые не удалось решить. В чем причина?

Это обусловлено рядом объективных факторов, но и нам, конечно, надо действовать более активно для достижения цели, привлекать к решению задач членов Ассоциации, настойчивее взаимодействовать с руководством Минтранса и Росречфлота.

Вот основные задачи, которые стоят перед нами на ближайшие 2 года:

1) добиваться решения вопроса об оплате "канала безопасности", как краеугольной проблемы обеспечения устойчивого функционирования и развития бассейновых систем связи ВВТ;

2) ввести в действие новые правила радиосвязи на ВВП;

3) заключить официальное соглашение с Минтрансом России на основе взаимных интересов;

4) активнее участвовать в НИР и НИОКР, проводимых в системе Росречфлота;

5) взаимодействовать с судоходными компаниями по внедрению новых средств связи;

6) с помощью членов ассоциации создать свое интернет-представительство - сайт АСРТ РФ;

7) для совершенствования деятельности ассоциации, более эффективного решения проблем ведомственной связи в Сибири и на Дальнем Востоке проработать вопрос о создании Сибирского филиала АСРТ РФ в г. Новосибирске;

8) активно участвовать в реализации Концепции развития комплексной системы электросвязи внутреннего водного транспорта, создании системы СУДС с применением новейших технологий;

9) содействовать активизации деятельности секции связи и радионавигации Российского НТО водного транспорта;

10) продолжить практику проведения выездных заседаний Ассоциации.

Вот такие задачи стоят перед АСРТ РФ на ближайшее время, они будут рассмотрены на отчетно-выборном собрании.

**Определена дата проведения отчетно-выборного собрания АСРТ РФ - 5 марта с. г. Основные вопросы мероприятия?**

Да, действительно, в соответствии с Уставом АСРТ РФ 5 марта состоится отчетно-выборное собрание. В повестке дня следующие вопросы:

- отчет о работе АСРТ РФ за 2001-2003 гг., ее исполнительской дирекции;
- оценка работы и принятие плана на предстоящий период;
- внесение изменений и дополнений в Устав Ассоциации;
- выборы президента и исполнительного директора, а также Совета Ассоциации.

Всем членам АСРТ РФ направлено письмо с просьбой подготовить свои предложения по обсуждаемым вопросам.

**Наряду с АСРТ РФ в речной отрасли созданы и работают другие ассоциации. Как АСРТ РФ сотрудничает с ними, ведь у всех - единая задача и общее пространство?**

Вы правы, в системе Росречфлота, помимо АСРТ РФ, осуществляют свою деятельность еще три Ассоциации: Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта, Ассоциация судовладельцев речного транспорта и Ассоциация промышленных предприятий речного флота. Их возглавляют авторитетные, знающие свое дело люди, отдавшие десятки лет речному транспорту: Зайцев А.М., Сулаберидзе В.Ш., Чупков В.И., Маричев Б.А., Сухонин Е.К., Шершнев Ю.А., Губанов Б.Д. Я им всем очень благодарен за ту помощь и поддержку, которую они оказали и продолжают оказывать. Как Вы правильно сказали, у нас общее пространство - Российский речной флот и общая задача - его совершенствование.

**Как складывается взаимодействие АСРТ РФ с руководством Министерства транспорта и Росречфлота России?**

В целях повышения эффективности взаимодействия Министерства транспорта Российской Федерации с Ассоциациями и Союзами транспортного комплекса приказом Министра транспорта от 21.08.2000 г. № 87

утвержден состав Совета представителей Ассоциаций и Союзов транспортного комплекса при Министре транспорта РФ.

Основными целями и задачами Совета являются:

- объединение скоординированных действий Министерства, Ассоциаций и Союзов, представляющих участников транспортного процесса, при разработке и реализации мероприятий государственной политики;
- выработка предложений по направлениям развития транспортного комплекса, способов повышения конкурентоспособности транспорта и мер по защите отечественных транспортных организаций и предприятий на рынке внутренних и международных перевозок;
- участие в пределах своих полномочий, в рамках государственной транспортной политики, через представителей в работе по взаимодействию Министерства транспорта РФ с комитетами и комиссиями Государственной Думы и Совета Федерации Федерального Собрания РФ, Министерствами и ведомствами РФ.

Приказом Министра транспорта Российской Федерации от 22.07.2002 г. № 97 в состав Совета включен президент Ассоциации связистов речного транспорта РФ.

В рамках деятельности Росречфлота наша Ассоциация принимала участие в разработке Кодекса внутреннего водного транспорта, Отраслевого тарифного соглашения на 2002-2004 гг., Концепции развития комплексной системы электросвязи ВВТ, других нормативно-правовых документов, касающихся речного транспорта.

Президент АСРТ РФ постоянно присутствует на заседаниях Совета государственной службы речного флота, вместе с членами ассоциации участвует в заседаниях Научно-технического совета по рассмотрению Генеральной схемы и Концепции развития связи на ВВТ, а также в ведомственных испытаниях различных видов электронavigационного оборудования с целью определения

возможностей его использования на речном транспорте. В декабре 2003 г. члены АСРТ РФ приняли участие в научно-практической конференции "Транспортная стратегия России".

**Какие организации могут вступить в АСРТ РФ и каковы требования к ним?**

В соответствии с Уставом нашей Ассоциации ее членами могут быть как отечественные самостоятельные предприятия связи, службы и подразделения связи ОАО пароходств, вычислительные центры, научные и научно-исследовательские организации, отраслевые предприятия независимо от форм собственности, так и зарубежные компании и фирмы, работающие и имеющие интерес на рынке речной связи и желание работать и предлагать свои услуги и продукцию Росречфлоту. Хотелось бы отметить, что АСРТ РФ не вмешивается в хозяйственную деятельность своих членов, а способствует ее развитию.

**Известна Ваша позиция по вопросу создания межбассейновой (с единым центром) вертикали предприятий связи ВВТ. В Концепции развития ВВТ РФ сказано о другом варианте организационной структуры КСЭ ВВТ РФ. Какие аргументы могли бы Вы привести в пользу единого телекоммуникационного пространства?**

Я уже неоднократно отвечал на данный вопрос. Считаю, что "бассейновое" развитие связи на речном транспорте - это вынужденная мера. Учитывая, что предприятия связи речного транспорта находятся в трудном финансовом положении, основное оборудование и морально и физически устарело, а средств на его замену и модернизацию не хватает, включение предприятий связи в ГБУВПиС - это единственное, что сохранит ведомственную связь. Но для создания и развития единого информационного пространства не только в речной отрасли, но и во всем транспортном комплексе страны необходим единый, мощный, интегрированный центр управления, опыт формирования которого уже имеется в корпоративных сетях целого ряда отраслей.

*В апреле прошлого года было принято решение о проведении Международного форума "Связь на море и реке - 2004", который впервые объединит проводившиеся ранее раздельно конференции и выставки технических средств связи и навигации по морской и речной тематике. Можно ли уже сегодня сказать о правильности принятого тогда решения?*

Наверное, говорить о "правильности принятого решения" можно будет лишь после проведения форума, но думаю, что это правильно. Да, имеются определенные трудности, которых не было при проведении обычных речных конференций и выставок. По размаху предстоящий форум намного превосходит мероприятия, проводимые отдельно речниками и моряками. Но если конечной целью является создание единого информационного пространства, то форумы с участием большого количества организаций, фирм, компаний способствуют сближению позиций, выработке единых решений, созданию современной интегрированной структуры на водном транспорте.

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

 **вся информация**

много не бывает...

**ВЕСЬ**  
**АРХИВ**  
архивируем...

**www.informost.ru** 