



## Совещание в Совете Федерации: «Состояние инфраструктуры внутренних водных путей, гидротехнических сооружений и законодательного обеспечения их функционирования»

*С. В. Пчелин, Президент АСРТ РФ  
Тел.: (495) 459-7726, 459-7803*

**В соответствии с планом основных мероприятий на весеннюю сессию 2006 года Временная комиссия Совета Федерации по национальной морской политике провела 28 июня 2006 года в здании Совета Федерации совещание на тему «Состояние инфраструктуры внутренних водных путей».**

В работе совещания приняли участие представители Администрации Президента РФ, члены Федерального Собрания РФ, Федеральных министерств, служб, агентств, субъектов РФ, предприятий, компаний, научных и общественных организаций, средств массовой информации.

От Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации (АСРТ РФ) в работе совещания принял участие и выступил Президент ассоциации Пчелин С.В.

В выступлении многих участников совещания отмечалось, что о важности рассматриваемой проблемы уже много сказано на различных уровнях: парламентских слушаниях Совета Федерации и Государственной думы, на заседании Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации, «круглом столе» Минтранса России и Торгово-промышленной палаты. Приняты хорошие решения и обстоятельные рекомендации.

Однако состояние инфраструктуры внутренних водных путей из года в год ухудшается. Создалась критическая ситуация. Ежегодно сокращается протяженность обслуживаемых водных путей, снижаются параметры судоходных ходов, падают глубины, сокращаются сроки навигации. Технологическая связь речного транспорта практически разрушена и осуществляется по временной схеме.

Последние годы показали, что утвержденные объемы бюджетного финансирования текущих затрат по содержанию внутренних

водных путей и судоходных гидротехнических сооружений не позволяют сохранить сеть внутренних водных путей, обеспечить необходимые условия безопасности судоходства, в том числе и телекоммуникационную. В настоящее время нормативы требуют обновления, т.к. не учитывают расходы на уплату налогов, а также расходы, связанные с декларированием и охраной гидротехнических сооружений и ряд других затрат. Многолетнее недофинансирование привело в последние годы к ухудшению технического состояния гидротехнических сооружений, снижению уровня их безопасности, росту риска возникновения аварий и чрезвычайных ситуаций на них.

Как отмечали участники совещания, реформирование системы управления внутренними водными путями России отстало от общегосударственной административной реформы. Для решения этой проблемы предлагается провести реформирование системы в два этапа.

На первом этапе предлагается разграничить внутренние водные пути Российской Федерации на водные пути федерального и регионального значения.

Второй этап включает в себя разделение функций государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУВПиС).

Минтранс России предлагает возложить на ГБУВПиС осуществление по оказанию государственных услуг. Функции государственного регулирования экономической деятельности предлагается возложить на вновь создаваемые федеральные государственные учреждения - администрации речных бассейнов, имеющие обособленные подразделения, - филиалы в каждом бассейне.

С учетом новой структуры управления внутренними водными путями

должны быть пересмотрены нормативы содержания водных путей, ремонт и охрана гидротехнических сооружений. Предусмотрены достаточные средства на модернизацию и реконструкцию всей системы технологической связи с учетом создания современных телекоммуникационных инфраструктур для информационного взаимодействия с другими видами транспорта, обеспечивающих полную безопасность на внутренних водных путях России.

*Текст выступления Президента Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации (АСРТ РФ) Пчелина С. В. на заседании Временной комиссии Совета Федерации по национальной морской политике.*

**Уважаемые участники совещания!**

Благодарю за предоставленную возможность выступить на этом совещании и донести до Вашего внимания те основные проблемы, которые волнуют речников-связистов и предложить возможные пути их решения.

Транспортные возможности России - это конкурентное преимущество нашей страны, по территории которой проходят три общеевропейских и целый ряд международных транспортных коридоров. Повышение их привлекательности — задача государственная. Решение этой задачи, по мнению ассоциации, и в создании единого информационного пространства на базе современных инфокоммуникационных систем различного вида транспорта, в том числе и речного.

Работая в речной связи более 30 лет, больно осознавать, что сегодня происходит со связью на реке. Еще десять лет назад речники гордились своей связью, которую они создали. Связь на речном транспорте отвечала самым высоким требованиям того времени. Речная отрасль обладала практически всеми видами связи и радионавигации, действова-

ли ведомственные магистральные линии связи, надежно функционируют автоматические междугородные телефонная и телеграфная связи, постоянно внедрялась новая техника, интенсивно развивались межбассейновые связи, было налажено тесное взаимодействие с другими ведомствами, прежде всего с железнодорожным.

Возникших в последнее десятилетие проблем со связью на речном транспорте достаточно, но хочу остановиться на основных, решение которых должно привести к ее возрождению.

Прежде всего это разрозненность организаций ведомственной связи по форме собственности. В настоящее время предприятия связи функционируют в виде ФГУП, в составе ГБУВПиС и акционерных обществах-пароходствах. Отсутствие головного предприятия, которое могло бы взять на себя роль организатора и координатора, вносит значительные трудности в проведение единой политики по развитию технологической связи на внутренних водных путях.

В настоящее время каждый бассейн развивается самостоятельно, межбассейновые связи практически отсутствуют. Судовладельцы сами решают, какими средствами связи и радионавигации оснащать свои суда. Повсеместное использование, в том числе и на судах, средств мобильной связи не может обеспечить безопасность транспортного процесса и не является основным видом связи.

Постоянное бюджетное недофинансирование приводит к тому, что снижаются возможности предприятий связи, телекоммуникационное оснащение гидротехнических сооружений находится на низком уровне и уже не отвечает требованиям безопасности на водном транспорте. Качество связи «берег-судно» оставляет желать лучшего.

Отсутствие современного нормативно-правового обеспечения сковывает деятельность и отрицательно сказывается на развитии сети технологической связи на внутренних водных путях.

Сложившаяся ситуация негативным образом влияет и на привлечение внебюджетных средств за счет делового сотрудничества и взаимодействия предприятий связи с коммерческими фирмами и компаниями,

## Расширенное заседание Совета АСРТ РФ

В соответствии с планом работы Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации (АСРТ РФ) 14-15 июня 2006 года в г. Нижний Новгород состоялось расширенное заседание Совета Ассоциации.

В работе совещания приняли участие в очной и заочной форме члены Совета АСРТ РФ, члены ассоциации. На заседании были приглашены представители Ассоциации судоходных компаний, ЗАО «МВС Глобальные телекоммуникации» сотрудники ФГУП «Волгаречсвязь», корреспонденты региональных СМИ. Заседание вел Президент АСРТ РФ.

На расширенном заседании Совета Ассоциации выступали: Пчелин С. В., Копосов Н. А., Головский С. Б., Бродский Е. Л., Шуйский А. С., Стойлик Ю. Б., Новожилов А. А., Моисеев Ю. К., Плотников И. П., Денисов С. Н., Милованов Ю. В.

**Обсудив все вопросы повестки дня, участники приняли следующие решения.**

- Отчет Президента АСРТ РФ о проделанной работе в первом полугодии 2006 года принять к сведению. Работу АСРТ РФ оценить как удовлетворительную. Утвердить план работы АСРТ РФ на второе полугодие 2006 года.
- Исключить из членов АСРТ РФ: ООО «САИТ» (г. Москва), ЗАО «Морсвязь-консалтинг» (г. Москва), ООО «Экспериментальный завод» (г. Санкт-Петербург).
- Принять в члены АСРТ РФ: ПТУСиРН ОАО «Ленинское объединенное речное пароходство» (г. Якутск), ЗАО «Глобальные телекоммуникации» (г. Москва), Информационно-технический центр Волжского ГБУВПиС (г. Нижний Новгород).
- Ввести в состав Совета АСРТ РФ генерального директора ЗАО «МВС Глобальные телекоммуникации» Михайленко Олега Анатольевича.
- Доклады представителей ЗАО «Интел»: «Создание интегрированной технологической сети связи» и ЗАО «МВС Глобальные телекоммуникации»: «Использование и применение систем ИНМАРСАТ на ВВП России» приняты к сведению.

Официальный протокол расширенного заседания Совета АСРТ РФ был доведен до сведения всех членов ассоциации.

Президент АСРТ РФ **С. В. Пчелин**

работающими и предлагающими свои услуги и продукцию на рынке речной связи.

Резкое сокращение темпов развития системы управления движением судов (СУДС), которая показала свою эффективность на Волго-Балте, ослабление взаимодействия с компанией «ТрансТелеКом» по созданию и развитию бассейновой технологической сети связи на ВВП, естественное разрушение основных фондов предприятий связи и приход их в негодность, а также целый ряд других причин в конечном итоге может привести к полному прекращению функционирования технологической связи на внутренних водных путях.

Если подытожить сказанное, то можно констатировать с большой долей уверенности, что непринятие эффективных мер по обеспечению речной отрасли современной надежной и качественной технологической связью может иметь самые нежелательные последствия для безопасности судоходства.

Для решения вышеуказанных проблем АСРТ РФ предлагает включить в Рекомендации комиссии следующие предложения.

Минтрансу России:

1. При осуществлении реформирования системы управления внутренним водным транспортом уделить особое внимание вопросам эффективного развития и совершенствования сети технологической связи для возможного создания единого информационного пространства на ВВП России.

2. Предусмотреть выделение достаточных бюджетных средств на модернизацию и реконструкцию системы технологической связи с учетом создания современных телекоммуникационных инфраструктур, в том числе и спутниковых, для информационного взаимодействия как внутри отрасли, так и с другими видами транспорта, обеспечивающих полную безопасность на внутренних водных путях.

3. Повысить внимание к усовершенствованию нормативно-правового обеспечения, направленного на развитие технологической связи на ВВП.

4. Создавать благоприятные условия для развития государственно-частного партнерства с целью привлечения коммерческих структур на рынок речной связи.