



## «КРУГЛЫЙ СТОЛ» В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ПО ПРОБЛЕМАМ СИСТЕМНОГО РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА (ВВТ)

**С. В. Пчелин**  
президент АСРТ РФ

7 сентября 2005 года, в рамках подготовки к заседанию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по вопросу: «Реализация национальной политики в области внутренних водных путей (ВВП)», в Нижегородской торгово-промышленной палате был проведен «круглый стол» на тему: «Взаимодействие власти и бизнес-сообщества в формировании и реализации первого этапа «Стратегии развития транспорта России на период до 2010 года», по проблемам системного развития внутреннего водного транспорта (ВВТ)». Организаторами форума стали Министерство транспорта РФ, Торгово-промышленная палата РФ и Союз транспортников России.

Открыл и вел заседание «круглого стола» министр транспорта Российской Федерации Левитин И.Е.

В работе заседания приняли участие представители законодательной и исполнительной власти: полномочный представитель Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Кириенко С.В.; вице-губернатор Нижегородской области Клочай В.В.; президент Торгово-промышленной палаты России Примаков Е.М.; президент Союза транспортников России Ефимов В.Б.; руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Давыденко А.А.; член Комитета по энергетике, транспорту и связи Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Швалев Ф.М.;

От субъектов Российской Федерации — вице-губернаторы, первые заместители глав администраций приволжских областей, республиканские министры транспорта и связи; представи-

тели Министерства транспорта РФ, Министерства экономического развития и торговли РФ, Министерства финансов РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральной антимонопольной службы, Федерального агентства водных ресурсов.

Кроме того, в работе «круглого стола» приняли участие: руководители региональных торгово-промышленных палат, ассоциаций, союзов, предприятий и организаций (бизнес-сообщества), научно-исследовательских и учебных заведений; руководители государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства, ФГУП «Канал им. Москвы», Российского Речного Регистра, Российского Морского Регистра; президенты ассоциаций речного транспорта: Смирнов Н.Г. (Ассоциация судоходных компаний), Зайцев А.М. (Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта), Пчелин С.В. (Ассоциация связистов речного транспорта Российской Федерации), Шершнев Ю.А. (Ассоциация промышленных предприятий речного транспорта).

На заседании «круглого стола» было отмечено, что современное состояние и проблемы внутреннего водного транспорта определяются комплексом взаимосвязанных факторов, основными из которых являются:

- состояние важнейших компонентов транспортной инфраструктуры отрасли — водных путей и гидротехнических сооружений на них;

- функционально-возрастная структура и техническое состояние флота как основного средства производства транспортных услуг.

Итоги 2004 года позволяют говорить о внутреннем водном транспорте, как о динамично развивающейся отрасли. Однако наметившийся рост хозяйственной деятельности в значительной мере обусловлен благоприятной конъюнктурой и не будет продолжительным и устойчивым, если не устранить имеющиеся проблемы и диспропорции функционирования ВВП. Дальнейшее развитие ВВП невозможно без реформирования системы управления внутренними водными путями.

**Основными направлениями реформирования** являются:

- совершенствование бассейнового принципа управления внутренними водными путями с учетом федеральных и региональных интересов;
- разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности;
- создание механизмов долевого участия коммерческих организаций, заинтересованных в развитии судоходства, в финансировании ВВП, в частности, на вновь осваиваемых участках рек.

Функции по государственному регулированию в области ВВП федерального значения на уровне бассейнов предлагается передать администрациям водных путей (АВП), а выполнение всего комплекса путевых работ, содержание и эксплуата-

цию судоходных гидротехнических сооружений – на договорной основе бассейновым предприятиям водных путей (БПВП), имеющим организационно-правовой статус федеральных государственных унитарных предприятий.

Одной из основных функций БПВП является обеспечение технологической связи в бассейне в соот-

ветствии с утвержденными схемами связи, организация внедрения новых информационных и телекоммуникационных систем.

В рекомендациях «круглого стола» ассоциациям предложено подготовить замечания, дополнения и заключения по проекту технического регламента «О безопасности речного транспорта и связанной с ним ин-

фраструктуры» и в установленном законом порядке принять участие в его публичном обсуждении и экспертизе.

Более полную информацию о работе «круглого стола» и о принятых решениях можно получить в исполнительной дирекции АСРТ РФ.



## Текст выступления Президента Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации Пчелина С.В.

Уважаемые участники «круглого стола»!

От имени Ассоциации связистов речного транспорта Российской Федерации разрешите поблагодарить организаторов за приглашение принять участие в столь представительном форуме и донести до вас те основные проблемы, которые стоят перед связистами-речниками, а также предложить пути их решения.

Наша ассоциация существует с 1996 года и в настоящее время объединяет как государственные речные и отраслевые научные организации, так и коммерческие структуры, работающие и предлагающие свои услуги на рынке речной связи.

Судоходные внутренние водные пути России составляют более 100 тыс. километров, на которых находится большое количество гидротехнических сооружений, судоходных каналов и «трудных» участков рек. Для обеспечения безопасного плавания необходима надежная и качественная связь и радионавигация, отвечающая самым высоким требованиям.

Десять лет назад речники гордились ведомственной связью, которая была представлена практически всеми ее видами: коротковолновая, УКВ, абонентский телеграф, междугородная телефонная связь, спецсвязь и др.

К великому сожалению, те времена ушли в прошлое. Развитие технологической сети связи на внутренних водных путях резко остановилось, и она уже не отвечает современным требованиям.

Отсутствие в период длительного реформирования речной отрасли должного внимания к вопросу развития связи привело к тому, что парк береговой аппаратуры морально и физически устарел, нет единого информационно-технологического пространства. Береговая связь развивается по «бассейновому» принципу. Судовладельцы сами решают, каким радиоборудованием оснащать свои суда, а про Сибирь и Дальний Восток вообще забыли.

Единая глубоководная система Европейской части России включена в международный транспортный коридор «Север – Юг», и в скором времени по нашим ВВП пойдут суда под иностранными флагами.

Однако надо объективно признать, что сейчас существует целый ряд причин, из-за которых невозможно обеспечить суда надежной и качественной связью на всем протяжении речных магистралей.

Так, чтобы пройти от С.-Петербурга до Ростова-на-Дону иностранному судну придется преодолеть границы пяти ГБУВПиС, имеющих свои службы связи. Отсутствие же единого координирующего центра не позволяет отслеживать движение судов на всем пути следования для обеспечения безопасности плавания.

Еще одним нерешенным вопросом является возмещение затрат на содержание бассейновой технологической связи, включая «канал безопасности». Отсутствие Генеральной схемы развития связи Федерального агентства морского и речного транспорта, а также разработки оптимальной для каждого бассейна схемы возмещения расходов (из бюджета, через ставки сборов с судовладельцев и из дохода от операторской деятельности предприятий) сковывает развитие отраслевой связи. Нет должного взаимовыгодного сотрудничества с коммерческими структурами, направленного на развитие имеющегося резерва технологической электросвязи вдоль рек.

И это лишь часть проблем, стоящих перед связистами – речниками.

**В данной ситуации Ассоциация связистов речного транспорта Российской Федерации, осознавая свою роль в решении назревших проблем, предлагает:**

1. Создать единый координационный центр при Федеральном агентстве морского и речного транспорта в виде отдельной организации либо входящей в агентство самостоятельной структуры, наделенной полномочиями для проведения единой идеологической и технической политики в области связи и информационных технологий на ВВП России.
2. Росморречфлоту разработать и утвердить Генеральную схему развития связи и Методику возмещения расходов на услуги технологической связи.
3. Развивать надежную, имеющую резерв технологическую сеть электросвязи, предусматривающую возможность выхода в населенных пунктах в сеть связи общего пользования с целью взаимовыгодного сотрудничества с коммерческими структурами.
4. Активизировать работы по дальнейшему построению экономической цифровой сети на ВВП, используя уже имеющиеся цифровые сети ЗАО «ТрансТелеКом».