



# О СВЯЗИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИИ

*А. Я. Морозов, зам. начальника Управления информационных технологий  
ОАО «Енисейское речное пароходство»*

**В** СВЯЗИ с постоянно идущей и не затихающей дискуссией по поводу возможности перевода УКВ-радиосвязи на ВВП РФ в диапазон морской подвижной и морской подвижной спутниковой службы (МПС) 156,025-162,025 МГц хотелось бы выразить свое мнение.

Первый и самый естественный вопрос, которым можно задаться, весьма прост: «А для каких, собственно, целей нужен на реке морской УКВ-диапазон?» На мой взгляд, преимущества самих радиостанций «морского диапазона», прежде всего дальность действия, не могут являться главным и определяющим фактором выделения УКВ частот МПС для ВВП РФ. Цель и смысл обсуждаемого «перевода» значительно глубже.

Использование УКВ-частот МПС строго регламентировано документами по организации радиосвязи в МПС (Регламент радиосвязи, Правила радиосвязи МПС). Другими словами, выделение частот МПС для ВВП РФ должно сопровождаться соответствующими положениями, регулирующими использование УКВ-частот. Проще говоря, необходимо распространять действие существующих Правил и Положений МПС на ВВП РФ.

Известно, что одним из основных аргументов в пользу перехода ВВП РФ на УКВ — частоты МПС является ближайшая перспектива открытия Единой глубоководной системы (ЕГС) РФ для международного судоходства, а также гармонизации национального законодательства в части организации связи на ВВП РФ, в том числе связи по безопасности судоходства, с европейским законодательством.

Непреложным является тот факт, что ЕГС является «сквозной» систе-

мой Север-Юг, связывающей через систему каналов Балтийское и Северное моря с Азовским и Каспийским.

Следовательно, любые суда, заходящие на ВВП РФ «из моря» или выходящие в море (иных путей просто нет), должны отвечать требованиям Конвенции СОЛАС 74, то есть иметь на борту соответствующий комплекс средств Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности человеческой жизни на море (ГМССБ), функционирующей в морском судоходстве. Как результат закономерен вопрос о стандартах, которым должна отвечать система связи ВВП РФ, входящих в ЕГС.

Абсолютно ясно, что в случае принятия инфраструктуры, отличной от ГМССБ, судовладельцы будут вынуждены нести дополнительные расходы не только по оснащению флота двойным комплектом оборудования, но и со всем, что с этим связано (двойная сертификация, дополнительная подготовка и переподготовка кадров, даже правила радиосвязи могут быть различными).

В таких условиях безопасность судоходства в ЕГС поддерживать на высоком уровне с моей точки зрения не представляется возможным. В данной ситуации вообще непонятно, каким образом можно игнорировать международное законодательство без ущерба для собственных интересов.

И еще. Почему на одних речных бассейнах можно рассматривать переход на УКВ — частоты МПС, а на других нельзя? Считаю, что так вообще нельзя ставить вопрос, если речь идет о единой системе связи на ВВП РФ. Реализация проекта таким образом будет способствовать де-

зинтеграции существующей системы в пределах РФ.

В заключении я хотел бы поделиться некоторым конкретным опытом, полученным в результате модернизации системы связи и навигации флота ОАО «Енисейское речное пароходство» (ОАО «ЕРП»). В начале 1999 г. на судах пароходства находилось более тысячи единиц различного оборудования связи и навигации 52-х типов, средний «возраст» которого составлял 20–25 лет. При этом требовалось обеспечить безопасность и управление флотом на расстоянии более 2400 км, включая морской участок судоходства вплоть до порта Диксон. Суда пароходства, выходящие на морские участки при заходах в порты Игарка, Дудинка, Диксон, естественно, должны были укомплектовываться средствами связи и навигации МПС (в том числе и морскими УКВ — радиостанциями) для обеспечения безопасности мореплавания. Наряду с отсутствием пригодного для решения поставленных задач современного судового (речного) оборудования, не было (и нет!) четкой документальной базы по организации системы связи на ВВП РФ.

Тем не менее, мы решили стоявшие перед нами задачи в рамках действующих нормативных документов и конечно, прежде всего, МПС. За основу было выбрано оборудование системы спутниковой связи ИНМАРСАТ-С, что позволило изменить систему управления флотом, обеспечить суда пароходства всей необходимой информацией по обеспечению безопасности плавания вне зависимости от местонахождения судов. Приоритет был отдан системе ИНМАРСАТ-С прежде всего потому, что именно эта система яв-

ляется основной системой МПС и компонентом ГМССБ, которую на сегодняшний день просто невозможно игнорировать.

Естественно, мы получили весь спектр услуг, предоставляемый ИНМАРСАТ для судов и судоходных компаний.

*Фактически ОАО «ЕРП» провело работы по модернизации системы связи в рамках МПС и как результат, выполняет основные задачи, изложенные в концепции развития транспорта на ВВП РФ:*

- реализована устойчиво функционирующая система связи для управления и обеспечения безопасности судоходства, действующая в интересах ОАО «ЕРП», грузоотправителей;
- созданная информационно-управляющая система выходит за пределы бассейна реки Енисей и действует на рыночных принципах;
- организован мониторинг и контроль позиций судов в соответствии с международными стандартами МПС;
- система связи ОАО «ЕРП» при использовании основного компонента ГМССБ — спутниковой системы связи ИНМАРСАТ-С, национальных и международных береговых сетей связи общего пользования, фактически интегрирована в единое информационное пространство РФ вне зависимости от ведомственной принадлежности, речных бассейнов и морских районов.

Кроме этого пароходством проведена модернизация судовых средств

радионавигации, причем подход к решению проблемы идентичен подходу к созданию системы связи.

Тем не менее, модернизация системы связи и радионавигации в рамках отдельной судоходной компании задача локальная. По моему мнению, существует гораздо более серьезная проблема развития комплексной системы связи на ВВП РФ, которая далеко выходит за пределы выделения УКВ-частот диапазона МПС. Находясь вне системы МПС невозможно создать и поддерживать ведомственную систему связи в рамках сухопутной подвижной службы (СПС), к которой относится в настоящее время транспорт на ВВП РФ.

Необходимо принципиальное изменение подхода к решению поставленной задачи. Развитие и модернизация системы связи на ВВП РФ должна происходить на базе интеграции в информационное пространство транспортного комплекса РФ и в первую очередь в существующую систему связи морского транспорта РФ, позиции которой определены необходимостью следования международным нормам и правилам в области связи и передачи информации на морском транспорте.

Принятый Государственной Думой РФ 07.02.2001 г. и одобренный Советом Федерации 22.02.2001 г., то есть имеющий силу Федерального Закона РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта (ВВТ) РФ однозначно закрепляет понятие «судно», «судоходство», «судовладелец» за транспортными средствами на

ВВП РФ (Пл. I ст.3, гл. III, ст. 13, 14 Кодекса). В частности, в соответствии с п. 1, ст. 13, гл. III Кодекса, каждое судно подлежит регистрации в Государственном судовом реестре РФ.

В то же время в проекте новой редакции «Правил радиосвязи на ВВП РФ» упомянутые «транспортные средства», то есть речные суда, причисляются к СПС. Каким образом «сухопутный подвижной объект» или «сухопутное транспортное средство» может быть занесено в судовой реестр РФ?!

Ст. 14 гл. III Кодекса определяет необходимые судовые документы, а именно, п. 9 данной статьи требует наличия лицензии судовой радиостанции. Предельно ясно, что «сухопутный подвижной объект» не может иметь лицензию судовой радиостанции.

Ст. 23 гл. III Кодекса регламентирует право плавания под Государственным флагом РФ. Естественно, «сухопутные подвижные объекты» в принципе воспользоваться этим правом не могут.

**С моей точки зрения, необходимо инициировать рассмотрение на коллегии Министерства транспорта РФ возможности приведения «Положения о радиосвязи на ВВП РФ» в соответствие с существующим законодательством, в частности с Кодексом ВВТ РФ. Единственно возможным, правильным и весьма своевременным решением вопроса является отнесение радиосвязи на ВВП РФ к МПС.**



**Анонс** выход в свет - ноябрь 2006 г.

**Сборник**

**«Связь и автоматизация МВД России - 2006»**

Подробности у Издателя  
Компания "ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОСТ"

тел./факс: (495) 160-9892, 160-9992  
e-mail: [informost@informost.ru](mailto:informost@informost.ru)  
[www.informost.ru](http://www.informost.ru)