

повысить безопасность проводки судов через мосты реки Невы.

На особо сложных участках Волго-Балта планируется установить радиолокационные системы на базе принятой Росречфлотом для использования на ВВП РЛС "Атлантика". Для устьевых участков рек, переходящих в морские районы, планируется внедрение АИС (автоматизированных информационных систем). В частности, такие системы будут установлены на р. Невы в черте г. Санкт-Петербурга на участке протяженностью до 57 км.

Для обеспечения функциональной совместимости систем, планируемых для ВВП и морских универсальных АИС, организации будут требовать от поставщиков соответствующей аппаратуры возможности обмена информацией о параметрах контролируемых судов между службами/судами как по УКВ-каналам АИС, так и по стандартным каналам связи.

Росречфлотом осуществляются мероприятия по обеспечению разра-

ботки систем мониторинга с использованием традиционных средств связи, применяемых на ВВП. Так, фирмой "Радиома" разработана система мониторинга с использованием ПВ/КВ- и УКВ-радиостанций. Система прошла первые испытания на р. Северная Двина и показала обнадеживающие результаты в плане их применения на реках с коротким навигационным периодом и неинтенсивным судоходством. В настоящее время система дорабатывается.

В целях повышения качества проведения ведомственных испытаний под руководством государственной службы речного флота созданы сертификационные (испытательные) полигоны по связи и радиолокации. На радиолокационном полигоне, созданном на базе ОАО "Московское речное пароходство", помимо проведения испытаний новой техники судоводители проводят юстировку радиолокационных станций, уже установленных на борту, и определение с помощью НРАС тактико-техничес-

ких характеристик своего судна (циркуляции).

Для проведения измерений новых образцов радиооборудования связи и радионавигации, Росречфлотом аккредитована сертификационная лаборатория ООО "РЭС".

В 2001 году было одобрено применение спутниковых терминалов системы Globalstar - судового морского абонентского терминала GSP-2800 М фирмы Qualcomm и берегового стационарного абонентного терминала GSP-2800 того же производителя. Данные абонентские терминалы используются на внутреннем водном транспорте в качестве дополнительного оборудования.

Продолжается строительство береговых станций морских районов А1 системы ГМССБ Восточного побережья Азовского моря. Введены в эксплуатацию 3 объекта, строятся 2 объекта. Оборудование морских районов устанавливается фирмой "Транзас Евразия". Окончание строительства намечено на 2004 год.

Проблемы развития системы связи внутреннего водного транспорта

ДОКЛАД НА ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ СВЯЗИСТОВ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Шинкоренко В.П., заместитель руководителя ДВВП

Уважаемые дамы и господа!

Позвольте поприветствовать всех Вас и выразить слова искренней благодарности за проявленный интерес к конференции связистов внутреннего водного транспорта (ВВП) и за участие в ее работе.

Второй раз мы собрались для обсуждения проблем развития электросвязи и средств навигации ВВП.

Проблемы развития связи тесно увязаны с проблемами развития ВВП и безопасностью судоходства на внутренних водных путях.

К числу важных проблем относятся:

- совершенствование структурно-функционального построения, реконструкция и техническое перевооружение первичных и вторичных сетей связи речных бассейнов и их объединение в комплексную сеть электросвязи ВВП;
- создание условий на внутренних водных путях для применения спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС/GPS;

- переоснащение новыми средствами связи судов, осуществляющих плавание по внутренним водным путям;
- совершенствование системы управления электросвязью на внутренних водных путях;
- решение вопросов по источникам покрытия затрат на организацию технологической связи в бассейнах и образования механизмов регулирования тарифов;

К настоящему времени развернута и ведется работа в рамках федеральных целевых программ "Модернизация транспортной системы России" и "Глобальная навигационная система" по реконструкции и техническому перевооружению сетей связи речных бассейнов, разработке нормативных правовых и организационно-технических документов и внедрению спутниковых навигационных систем на речном транспорте.

Масштабы работ огромны и для их выполнения потребуется не один год.

Более 100 тысяч километров водных путей и 30 тысяч судов нуждаются в современных информационно-управляющих системах и средствах связи и навигации.

Речной транспорт, перешедший на рыночные условия хозяйствования и объективно имеющий сезонный характер функционирования, испытывает, как никогда ранее, потребность в эффективных, надежных и недорогих, с точки зрения построения и содержания, системах связи и навигации.

Организация и развитие транспортного коридора Север - Юг поставили вопрос об открытии ЕГС Европейской части России для прохода иностранных судов.

В связи с этими обстоятельствами необходимо организацию связи и структурно-функциональное построение сетей привести в состояние, отвечающее международным стандартам. Главное - определиться с выбором каналов и частот, которые будут применяться в подвижной связи на внутренних водных путях (сухо-

путной подвижной службы или морской подвижной службы).

Основой подвижной связи на ЕГС Европейской части России (есть веские основания полагать) должна быть УКВ-радиосвязь, в том числе с использованием транкинговых технологий, а в речных бассейнах Сибири и Дальнего Востока в районах с развитой инфраструктурой и интенсивным судоходством - УКВ-радиосвязь, в том числе с использованием транкинговых технологий, а в районах с неразвитой инфраструктурой - ПВ/КВ-радиосвязь или спутниковая связь.

Предстоящее открытие внутренних водных путей России для международного судоходства и присоединение к международным соглашениям в области электросвязи на ВВП требует перехода всей УКВ-радиосвязи на ВВП, которые потенциально могут быть открыты для международного судоходства на постоянной основе, с "речного" (330-336 МГц) диапазона на "морской" (156-162 МГц) диапазон.

Но для осуществления указанного перехода необходимо решить с ГКРЧ вопрос о выделении частотно-ресурса морской подвижной службы для использования на ВВП на постоянной основе.

Предварительная проработка данного вопроса указывает на то, что в его решении множество объективных препятствий, среди которых то, что частоты МПС на территории России используются другими операторами связи и их перераспределение связано с большими финансовыми издержками.

В настоящее время ГКРЧ создана рабочая группа по изучению данной проблемы и выработке предложений по ее решению.

Переход УКВ-радиосвязи, как представляется, может быть осуществлен (при соблюдении условия обязательного выделения частот МПС в короткие сроки) в два этапа:

Первый - получение разрешения ГКРЧ на использование предприятиями связи ВВТ на первичной основе по заявительной системе 4-х частот УКВ-радиосвязи МПС: 156,800 МГц (16 канал), 156,525 МГц (70 канал, ЦИВ), 161,975 МГц (87 канал, АИС-1) и 162,025 МГц (88 канал, АИС-2). Эти частоты в первую очередь необходимы для ЕГС Европейской части России (для Волго-Балтийского, Волжского, Волго-Донского и Азово-Дон-

ского бассейнов) в целях организации радиосетей безопасности судоходства и систем управления движением судов;

Второй - получение разрешения ГКРЧ на выделение предприятиям связи ВВТ необходимого количества симплексных и дуплексных каналов УКВ радиосвязи МПС и принципиального разрешения на их использование на ВВП. Это позволит организовать сети связи в звеньях "судно-судно", "судно-берег", радиосети безопасности и охраны человеческой жизни на ВВП, диспетчерского управления и регулирования движения флота, обмена служебной и общественной корреспонденцией и по завершении работ отменить УКВ-радиосвязь "речного" диапазона.

Это мероприятие потребует значительных дополнительных материальных затрат и переходного периода при благоприятном инвестиционном климате до 10-12 лет.

Как видно, эта проблема непростая и требует по каждому речному бассейну взвешенного, просчитанного не один раз, подхода.

В целях объединения бассейновых сетей связи в единую сеть связи внутреннего водного транспорта предполагается использование магистральных сетей связи ЗАО "Транс-Телеком". В 2002 году выполнены проработки ТЭО, которые подтверждают целесообразность такого объединения. Предложения одобрены НТС Росречфлота.

С 2002 года на ВВП приступили к работам по созданию современных СУДС. В первоочередном порядке будут вестись работы на участках водных путей, где наибольшая интенсивность судоходства. К 1 мая 2003 года планируется создать СУДС на реке Неве и приступить к работам на реке Дон.

В истекшем году начаты работы по созданию дифференциальных подсистем ГНСС ГЛОНАСС/GPS. Разработаны технико-экономические обоснования и рабочая документация на строительство ККС в пунктах Шексна и Нижний Новгород. Планируется ККС в пункте Шексна ввести в действие в 2004 году и в навигацию 2005 года осуществить опытную эксплуатацию.

Ведутся работы по созданию электронных карт.

Прошла испытания система автоматической проводки судна по заданному маршруту с использованием

спутниковых навигационных систем. В текущем году будут продолжены работы по накоплению опыта использования данной системы.

О требованиях к оснащению судов внутреннего водного транспорта и состоянии работ по переоснащению новыми средствами связи будет отдельный доклад РРР. Поэтому останавливаться на рассмотрении данной проблемы не буду. Отмечу главное. Оснащение судов по составу оборудования должно соответствовать принятой схеме связи в бассейне, где планируется использовать суда.

Управление системой связи ВВТ организуется на уровне речных бассейнов предприятиями и службами связи трех организационно-правовых форм собственности: 8 федеральных государственных унитарных предприятий; 4 бассейновых узла связи радионавигации в составе государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства; и 9 служб связи в составе акционерных обществ. Общая численность рабочего персонала - более трех тысяч человек.

Общее руководство системой и регулирование деятельности предприятий связи осуществляется Росречфлотом.

Такое положение с управлением системой связи не позволяет оперативно и эффективно решать проблемы содержания и развития бассейновых сетей связи.

В соответствии со статьями 8 и 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации организация технологической связи на внутренних водных путях и контроль выполнения правил пользования связью судами должны обеспечиваться бассейновыми органами государственного управления на ВВТ.

В связи с этим и в целях совершенствования управления системой связи планируется проведение комплекса мероприятий по совершенствованию системы управления КСЭ ВВТ.

Имущество технологической связи, не подлежащее приватизации и находящееся на балансе судоходных компаний и ФГУП связи, планируется передать в течение 2003-2004 годов в оперативное ведение государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства (ГБУ ВП и С). ФГУП связи к 2005 году необходимо реорганизовать.

Ключевой проблемой сегодня для устойчивого функционирования системы связи ВВТ является оплата ее услуг в полном объеме.

Технологическая связь на ВВП специально создана для обслуживания систем управления безопасностью судоходства и безопасной эксплуатации гидротехнических сооружений (судопропускных и других), перевозочной и иной, связанной с судоходством, деятельности, а также диспетчерского регулирования движения судов. За этим стоит сохранность жизни и здоровья людей, защита окружающей среды, в частности водной, а также сохранность судов и перевозимых ими грузов.

Поскольку технологическая связь обслуживает транспортный процесс и системы безопасности, то затраты на ее организацию должны относиться на себестоимость транспортных услуг, содержание систем безопасности и диспетчерского регулирования движения судов.

В рамках плана НИР на 2003 год предусмотрена работа по разработке Методических указаний по определению стоимости услуг технологической связи и регулированию тарифов.

Определение источников покрытия затрат на организацию технологической связи, ее услуги позволит решить все финансово-экономические проблемы предприятий связи и

их устойчивого функционирования в условиях рыночной экономики.

Считаю целесообразным напомнить о том, что существование общества зависит от наличия трех факторов: средств производства, энергии и информации. Для развития общества необходимо, чтобы темпы роста энергии опережали темпы роста средств производства, а объемы информации росли еще более высокими темпами. Данные положения имеют прямое отношение и к системе внутреннего водного транспорта.

Спасибо за внимание! Успешной Вам всем работы!

Роль и значение АСРТ в объединении организаций и компаний для развития сети связи речного транспорта

ДОКЛАД НА ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ СВЯЗИСТОВ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Пчелин С.В., президент АСРТ

Уважаемые участники второй Всероссийской конференции связистов речного транспорта Российской Федерации и выставки "Связь на реке-2003"!

Уважаемые мамы и господа! Коллеги!

От имени Совета Ассоциации, ее исполнительный дирекции и всех ее членов поздравляю вас с началом работы конференции и выставки!

Особые слова благодарности выражаю организаторам: Департаменту внутренних водных путей Минтранса России, его отделу связи, Российскому НТО Водного транспорта, ФГУП "Речсвязьинформ", Информационно-аналитическому центру "Морсвязьконсалтинг", компании "ИНФОРМОСТ" - основному организатору выставки "Связь на реке-2003" и нашему информационному спонсору.

Конференция связистов речного транспорта проводится во второй раз, но, по мнению ассоциации, она уже рассматривается как важное мероприятие не только в России, но и за рубежом.

Широкий круг участников нашей конференции является залогом того, что обсуждаемые здесь пробле-

мы, идеи и предложения по развитию средств связи и навигации на реке удастся успешно решить и воплотить в жизнь.

Хотелось бы поделиться с вами предложениями в части дальнейшего усиления роли и значения АСРТ в части объединения усилий организаций и компаний в деле развития и эксплуатации сетей связи и навигации на речном транспорте.

Число субъектов на транспортном рынке постоянно растет, появляются новые структуры и, конечно, естественно их желание напрямую взаимодействовать с Государственной службой речного флота. Для решения этой проблемы Минтранс провел НИР "Системы взаимодействия Минтранса России с ассоциациями и некоммерческими объединениями субъектов рынка транспортных услуг". В настоящее время при министерстве транспорта создан Совет представителей ассоциаций и союзов транспортного комплекса. АСРТ в лице президента ассоциации является членом этого Совета с апреля 2002 г. Мы полагаем, что уже сегодня наступило время перехода к реальному конструктивному диалогу с Государственной службой речного флота с целью оказания взаимной помощи.

Главный результат вышеупомянутой НИР - взаимоотношения между Минтрансом и ассоциациями должны строиться на основе официальных соглашений. Соглашения должны быть построены на основе учета взаимных интересов, полномочия рационально разграничены, четко указаны взаимные обязательства. Целевые программы и проекты разрабатываются и реализуются совместно. Предусматривается систематический обмен информацией по вопросам, представляющим взаимный интерес. При взаимодействии с третьими лицами оказывается взаимная помощь и поддержка. По нашему мнению, переход на юридические договорные отношения будет способствовать еще более тесному сотрудничеству и, что особенно важно, четкому выполнению взаимных обязательств. АСРТ намерена заключить такое соглашение, согласно которому возьмет на себя обязательство разработать блок нормативных документов по созданию системы сертификации технических средств навигации, связи и системы мониторинга. Проекты таких нормативных документов разработаны АСРТ в 2002 году и сегодня они открыты для обсуждения всех заинтересованных сторон. Минтранс, имея сильную юридическую службу, проведет необходимую экспер-

