



РАБОЧЕЕ СОВЕЩАНИЕ «ОРГАНИЗАЦИЯ СУДС НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ ЕГС ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РФ»

(17-18 марта 2005 года, г. Санкт-Петербург, ГБУ «Волго-Балт»)

Целью совещания было рассмотрение проблем организации СУДС на внутренних водных путях ЕГС Европейской части РФ и определение этапов организации, источников финансирования и структуры СУДС.

Открыл совещание и представил его участникам заместитель начальника Управления обеспечения судоходства Росморречфлота Кормышов Е.И.



Президиум совещания:
Петухов Ю.В., Кормышов Е.И., Николаев В.К.

В работе совещания приняли участие:

- от Росморречфлота: заместитель начальника отдела связи, навигации и научной деятельности Управления обеспечения судоходства Петухов Ю.В., консультант управления Пономаренко С.А., заместитель начальника отдела пути и технического флота Управления внутренних водных путей Макрушин А.П.;
- от принимающей стороны: руководитель ГБУ «Волго-Балт» Николаев В.К., начальник БУС «Волго-Балт» Бродский Е.Л., начальник Невского района судоходства Алексеев А.Ф., представитель картографической службы Бекряшев В.А., начальник про-

граммно-аналитической службы Хохлова А.В., главный специалист А.И. Морозов;

- от ГБУВПиС: главный инженер Азово-Донского ГБУВПиС Пивоваров В.А., заместитель руководителя Волго-Донского ГБУВПиС Купцов Ю.Б., заместитель руководителя Волжского ГБУВПиС Смирнов А.Л.;

- от ФГУП «Канал им. Москвы»: начальник департамента Кирилов А.Ю., Петрова Е.А.;

- представители государственных и коммерческих организаций: ФГУП «Морсвязьспутник», ФГОУВПО «СПУВК», ФГУП ЦНИИ «КУРС», ЗАО «Транзас», ЗАО «МКС — плюс», ООО «Радиома», ФГУП ЦНИИ «Электроприбор», ГОУ «МГАВТ», ОАО «Экспериментальный завод холдинга «Ленинец», ЗАО «МПП «Фортекс».

На совещание были приглашены представители бассейнов, в которых планируется в ближайшей перспективе создание и размещение СУДС, а также представители организаций, принимающих участие в оснащении ВВТ современными техническими средствами.

Учитывая актуальность, новизну и важность рассматриваемых вопросов, в качестве информационного партнера был приглашен журнал «ИНФОРМОСТ — Радиоэлектроника и Телекоммуникации», в лице гл. редактора Быстрова Ю. А.

Программой развития КСЭ Росморречфлота предусматривается создание СУДС на ВВП. Это обусловлено несколькими факторами, наиболее важным из которых является обеспечение высокого уровня безопасности судов на ВВП.

Необходимо отметить, что в последнее десятилетие вопросам обеспечения безопасности судоходства

уделялось меньше внимания, чем требуется в современных условиях. Это объяснялось недостаточным финансированием ГБУ.

Судоходные компании также уделяют недостаточно внимания вопросам безопасности. У них на первом месте — получение прибыли. Флот стареет, требования к экипажам снижаются. Ярким примером результатов сложившейся ситуации явилась авария на Константиновском гидроузле и причина, прежде всего, в судоходной компании. Расследованием выявлено, что вины диспетчерского аппарата в этом не было.

Вопрос организации СУДС на ВВП для Европы не нов. Комиссии по внутреннему судоходству он обсуждается постоянно.

В России также есть так называемый экспериментальный район — Волго-Балтийское ГБУ. В ходе сове-



В зале совещания

щения руководители управления рассказали о том, чего они достигли с таким трудом за 4 года. Сложности в первую очередь были финансовые. Первопроходцам всегда труднее. Но главная проблема для каждого ГБУ — выяснить, ради чего необходимо вкладывать государственные средства в это мероприятие. Обеспечение безопасности судоходства — это, безусловно, при-

оритетная задача, но каждый конкретный случай нуждается в предметном рассмотрении с целью подготовки обоснования государственного финансирования.

В 2007 году должно состояться открытие ВВП России для прохода иностранных судов, и нужно подготовиться к этому. В связи с этим необходимо стремиться к унификации СУДС в соответствии с европейскими правилами. Решения, которые будут приняты, в том числе и по результатам этого совещания, должны использоваться при работе наших представителей в европейских комиссиях.

На совещании были заслушаны выступления представителей Азово-Донского, Волго-Донского и Волжского ГБУВПиС, ФГУП «Канал им. Москвы».

Участников совещания приветствовал руководитель ГБУ «Волго-Балт» Николаев В.К. Он коротко остановился на деятельности ГБУ и подчеркнул, что главная цель совещания — обменяться мнениями о СУДС и совместимости технологий, а также поделиться наработанным за эти годы опытом.



Руководитель Невского района судоходства Алексеев А.Ф. в своем выступлении отметил особенности Волго-Балтийского канала: узости, участки с ограниченными габаритами, приближенные к морским участки плавания по озерам, шлюзы. Затем докладчик привел некоторые статистические данные.

Пропускная способность шлюзов в судоходный период используется практически на 100%. Река Нева — сложный район с ограничением времени разводки мостов.

Нагрузка на Волго-Балт из года в год растет.

Грузопоток в 1996 году составил около 7 млн. тонн; в 2000 году — 13,2 млн.; в 2004 году — 17,6 млн. тонн.

Судопоток через Санкт-Петербургские мосты составил в 1996 году 3537 судов; в 2000 году — 6204; в 2004 году — 6994 судов. Судопоток в границах бассейна составил в 1996 году 250-300 судов; в 2002 году — 368; в 2003 году — 411; в 2004 году — 381 судно.

Изменился и состав флота. Если в период его строительства в основном шли суда грузоподъемностью 2-3 тыс. тонн, то в настоящее время 36% грузопотока составляют суда грузоподъемностью 5-6 тыс. тонн. Средний срок эксплуатации всех судов составляет более 20 лет. С 1999 года в бассейне появились крупногабаритные составы длиной 140-174 м.

Алексеев А.Ф. отметил, что в условиях постоянного увеличения судо- и грузопотока, перспективы развития транспортных коридоров, когда пропускная способность отдельных участков используется на 100%, назрела необходимость повышения уровня организации технического регулирования с целью роста пропускной способности водного пути, повышения безопасности плавания и экологической безопасности. Одним из путей решения этой задачи является создание в бассейне СУДС в полном объеме.

В настоящее время на Волго-Балте создано и функционирует 4 района с СУДС, но количество таких районов надо увеличивать.



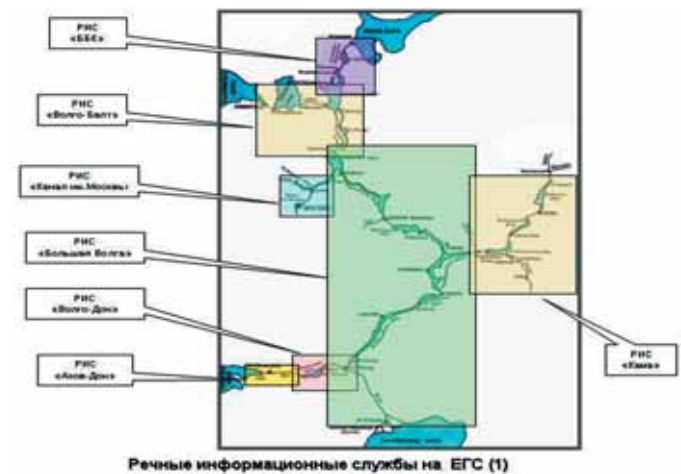
Начальник БУС «Волго-Балт» Бродский Е.Л. в начале своего выступления отметил, что подлинным инициатором создания СУДС в бассейне был бывший руководитель ГБУ Клюев В.В., в настоящее время преподающий в ФГОУВПО «СПУВК».

Создание СУДС на ВВТ укладывается в общую транспортную стратегию РФ с точки зрения повышения эффективности и безопасности транспортного процесса.



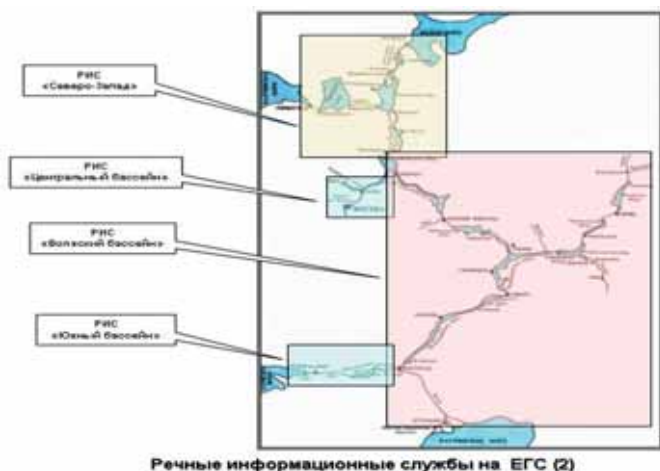
В области, касающейся документального сопровождения проектов, докладчик указал на то, что Морское сообщество России руководствуется документами, разработанными международным сообществом. Но для ВВП таких документов пока нет. Попытки создания документов по СУДС были, но до их реализации дело так и не дошло.

Затем была рассмотрена структура Речной информационной службы (РИС) по классификации международного сообщества. Предложено два варианта формирования РИС: 7 ед. — в рамках существующих ГБУ и 4 — в укрупненном формате. Были рассмотрены задачи, структура и направления создания СУДС, входящих в состав РИС.



Докладчик выделил некоторые ключевые моменты организации работы в бассейнах.

Должны использоваться собственные или арендованные системы коммутаций. УКВ-связь — главное средство оперативного управления. РИС не должны испол-



зоваться везде — это нереально по экономическим и экологическим причинам. Самым важным элементом является типовой комплект СУДС, с которого информация передается в центральную диспетчерскую. Чрезвычайное значение имеет внедрение АИС.



Бродский Е.Л. подчеркнул, что опыт эксплуатации СУДС на Волго-Балте показал правильность принятых решений. При этом было отмечено, что внедрение СУДС было реализовано при относительно небольших затратах. Расходов на увеличение численности персонала и на содержание (гарантийный срок) системы не было.

В конце своего выступления Бродский Е.Л. подвел некоторые итоги и определил перспективные направления деятельности.



Центр управления движением судов ГБУ «Волго-Балт»

1. Необходимо решить вопросы нормативных документов, ККС, электронных карт.
2. Вопросы создания центра управления движением судов или бассейнового и организации единого информационного центра (без административных рычагов) рассмотреть в качестве дискуссионных. Эта точка зрения была аргументирована опытом зарубежных коллег (отсутствие единых европейского и национальных центров управления движением судов применительно в реке Рейн).

Заместитель руководителя Волжского ГБУВПиС Смирнов А.Л. отметил в своем выступлении, что в Волжском бассейне вопрос организации СУДС впервые поднимался несколько лет назад. Наконец, пришло понимание необходимости создания отдельных участков СУДС.



Весь бассейн зарегулирован плотинами; без плотин осталось два наиболее сложных участка в ЕГС: Нижний Новгород — Городец и Волгоград — Астрахань.

Руководство Волжского ГБУВПиС приступило к рассмотрению проекта, в котором будут предусмотрены радарные пункты и остальные элементы СУДС.



Начальник департамента ФГУП «Канал им. Москвы» Кирилов А.Ю. отметил, что организация, предоставляющая Каналу услуги связи сегодня, не прилагает усилий по совершенствованию своей деятельности, все остается без изменений в течение длительного времени. Поэтому предприятие начало строить собственную сеть связи.

Докладчик подчеркнул, что СУДС в полном объеме каналу не нужна. Для координации действий всех бассейновых управлений необходим единый информационный центр ВВТ.

Концепцию единого информационного центра сбора и обработки информации по организации движения судов на ЕГС ЕЧ РФ изложил **А.И. Морозов**.



Росморречфлот уже поддержал идею проработки вопроса создания центра. На 2005 год запланированы НИОКР, выделены финансовые средства, правда, небольшие.

Докладчик предложил поручить работу по созданию и дальнейшей эксплуатации единого информационного центра ГБУ «Волго-Балт». Основания для этого есть: ГБУ имеет большой опыт работы в области информационных технологий и штат высококвалифицированных специалистов; сотрудники знакомы с европейской системой; ГБУ находится в начале транспортного коридора Север-Юг.



Начальник программно-аналитической службы ГБУ «Волго-Балт» Хохлова А.В. проинформировала участников совещания о внедренной в бассейне информационной системе регулирования движения судов. Вся полученная информация с судов и о судах соответствующим образом анализируется.

Система позволяет проводить подробный анализ по итогам навигации в целом и отдельных периодов, анализировать грузопотоки, определять состав грузов. Программное обеспечение системы постоянно обновляется, добавляются новые сервисные возможности. Так, за последний период внедрен алгоритм прогнозирования подхода судов к объектам водного транспорта, отслеживание перевозки опасных грузов, используется графическое представление данных.

Заместитель руководителя Волго-Донского ГБУВПиС Купцов Ю.Б. начал свое выступление с того, что, сравнив по протяженности другие ГБУ с Волго-Донским (его протяженность составляет всего 350 км — расстояние небольшое), можно было бы проблемы не решать и деньги не выделять. Но особенность Волго-Донского ГБУ состоит в том, что в бассейне находятся 20 односторонних шлюзов.

В 2004 году через канал прошло около 7000 судов, общий грузопоток составил 11 млн. тонн. В судоходный период канал загружен практически на 100%.

Купцов Ю.Б. отметил, что в свое время был разработан проект реконструкции канала, где учитывалось все: СУДС, линии связи, диспетчерские, системы видеонаблюдения. Проект прошел госэкспертизу и был одобрен в 2003 году, однако с тех пор по нему никаких сдвигов нет.

Первоочередные задачи для СУДС, с точки зрения докладчика: организация расстановки флота при входе в канал, обеспечение оптимального пропуска судов (без задержки).

Что касается организации СУДС, то этот вопрос нужно решать отдельно для каждого участка, но АИС должно работать во всем бассейне.

В конце выступления докладчик подчеркнул, что одной из причин аварии прошлого года на Константинов-

ском гидроузле, когда движение было остановлено на продолжительное время, явилось отсутствие объективного контроля за движением судов.

Представитель картографической службы ГБУ «Волго-Балт» Бекряшев В.А. отметил тяжелое положение как с бумажными, так и с электронными картами ВВП России. Основная масса бумажных карт устарела. Средний возраст карт достиг 17 лет и продолжает расти. Производство карт сократилось в 5 раз.



Картографическая служба ГБУ в состоянии решить все эти проблемы, для этого надо только предоставить ей и оформить соответствующие права и полномочия. При этом никаких расходов государство нести не будет: служба сможет себя содержать за счет продажи выпускаемых карт не только для Волго-Балта, но и для других бассейнов.

Главный инженер Азово-Донского ГБУВПиС Пивоваров В.А. отметил, что в бассейне почти круглогодичная навигация и это создает дополнительные трудности.

По обсуждаемому вопросу Азово-Донским ГБУ подготовлено только ТЗ. В 1996 году планировалось начало работ первой очереди. В настоящее время проект СУДС перерабатывается, поскольку имеющийся уже устарел.

С помощью компании «Транзас» была внедрена система АИС, положительно зарекомендовавшая себя. Что касается РЛС, то их применение не всегда оправданно. В бассейне в основном ходят суда смешанного плавания, оборудованные аппаратурой АИС.

Докладчик остановился и на других проблемах. В частности, было отмечено, что по Нижнему Дону нет нормальной радиосвязи. В течение этого года вся связь будет восстановлена. Необходимо работать на перспективу — готовиться к переходу на диапазон МПС.

В конце выступления Пивоваров В.А. отметил, что единый центр СУДС не нужен, достаточно четырех бассейновых центров, как предложил в своем докладе Е.В. Бродский. Предложение о создании единого информационного центра — правильное.

С краткими сообщениями по рассматриваемым проблемам выступили представители приглашенных на совещание государственных и коммерческих организаций.

По результатам работы подготовлены предварительные выводы для включения в решение совещания, которые огласил Кормышов Е.И.:

- 1) создать СУДС в первую очередь в бассейнах с наиболее интенсивным движением (Волго-Балт и Волго-Дон);
- 2) реализовать бассейновый принцип создания СУДС, вопрос организации единого центра управления движением судов не рассматривать;
- 3) продолжить разработку нормативных документов, в том числе Положения о СУДС на ВВП;
- 4) решить вопрос с картографией, в том числе с электронной, по единым стандартам, на базе картографической службы ГБУ «Волго-Балт»;
- 5) разработать единые требования к промерным комплексам (для создания электронных карт);
- 6) рассмотреть вопрос создания единого информационного центра ЕГС ЕЧ.