



КОММЕНТАРИЙ К СТАТЬЕ В.В. СЕКАЧЕВА "К ВОПРОСУ О СТАНДАРТИЗАЦИИ ЭЛЕКТРОННЫХ НАВИГАЦИОННЫХ КАРТ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ"

Малов А. А.

инженер-картограф

ЗАО "С-МАР", Санкт-Петербург

Прежде всего хотелось бы поблагодарить г-на Секачева за внимание, уделенное указанной статье. При этом без удивления воспринимается нежелание представителя компании "Транзас" вступать "в полемику с автором" и вообще в предметную дискуссию.

Разработав в 2001 г. РД 152-012-01/ РД 152-013-01, "Транзас" (самая что ни на есть частная компания, и уже далеко не российская), по-видимому, считает вопрос принципиально решенным и не подлежащим обсуждению. Тем временем, среди специалистов различных ГБУ и судоводителей, пытавшихся использовать РД, росло недовольство как самим предложенным подходом, так и разработанными документами (см., например, материалы Научно-практической конференции "ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ СУДОХОДНЫХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ", доклад В.В. Крюкова (Волго-Донское ГБУВПиС) и др.).

Это показало слабость и недостаточную продуманность предложенного подхода и привело к необходимости его пересмотра, в частности, изучив мировой опыт решения данной задачи.

При этом, конечно, было бы правильно поставить вопрос о расширении стандартов S-57/52 для ВВП, однако по процедурным причинам это невозможно.

Таким образом, подход, связанный с созданием специализированного национального стандарта для ЭНК ВВП на основе европейского стандарта Inland ECDIS представляется оптимальным. Такой подход ориентирован на максимально возможную совместимость морского и речного форматов. Следует отметить, что упомянутые РД были разработаны поспешно и только для того, чтобы "впихнуть" кодирование карт ВВП в морской стандарт, широко используя текстовые (описательные) атрибуты, что является не только иррациональным, но и опасным. Нужно

иметь в виду, что этот стандарт создавался коллегиально, в течение 7 лет группой ведущих специалистов. В эту группу специалистов входили представители конкурирующих компаний, что вызывало конструктивную полемику. К сожалению, российский РД создавался по другому принципу. У нас, кстати, получился очень конструктивный разговор с ними, и комиссия по поддержанию стандарта высказала принципиальное согласие на выпуск дополнения к международному стандарту, которое учитывает специфику обстановки российских ВВП. К тому же навязывание (да еще в подобном тоне) своей корпоративной точки зрения по изменению подхода к разработке стандарта группе, поддерживающей стандарт (уже созданный!), бесперспективно в принципе. Тем более что, как было справедливо отмечено в статье, он "был рекомендован Европейской экономической комиссией по внутреннему транспорту для использования на ВВП европейских государств" и, как следствие, успешно используется в течение ряда лет многими странами. Учитывая стратегические планы России, связанные с кооперацией в области международных транспортных коридоров, игнорировать принятые прогрессивные европейские стандарты, по меньшей мере, непрактично, если это не затрагивает принципиальных интересов России.

Что же касается тех немногих конкретных ремарок, которые были упомянуты в статье г-на Секачева, относительно кодирования и представления данных (течения, навигационные знаки), то остается только предположить что технические сложности, которые толкнули "Транзас" на отказ от профессионального подхода к отображению картографических данных, привели также к необходимости "легализовать" всевозможные натяжки, обобщения и неточности, что недопустимо в картографии (как бумажной, так и электронной).

Напомню, что подход, учитываю-

щий специфические особенности кодирования и отображения российских карт ВВП, уже реализован и был неоднократно представлен как на профессиональных выставках, так и на различных научно-практических конференциях и семинарах (см., например, ТРУДЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ "БЕЗОПАСНОСТЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА", прошедшей 10-12 сентября 2003 г. в СПГУВК, что нашло отражение в рекомендациях конференцией относительно переработки упомянутых РД). Кроме того, реализация данного подхода подвергалась официальным экспертизам, в рамках которых были проведены успешные практические испытания на теплоходе "Разлив" (см. статью в 6-м номере журнала "ИНФОРМОСТ" за 2003 г.). Также было продемонстрировано и отсутствие необходимости в дополнительном навигационном оборудовании при отображении ЭНК ВВП и морских НК для судов смешанного плавания. При этом стоит обратить внимание на то, что если принять подход "Транзаса", то судоводители, желающие пользоваться международными транспортными коридорами, обречены на установку дополнительных систем для отображения данных в формате Inland ECDIS, принятом в Европе, поскольку использование этих данных в системах, отвечающих требованиям РД (например, производства компании "Транзас"), невозможно.

Исходя из всего сказанного и опубликованного по этому вопросу, нет никакого основания считать работу завершенной, - она только начинается. И чтобы результат оказался качественным, продуманным и способствовал развитию данной области, необходимы общие и конструктивные усилия.

К сожалению, формат данного комментария не позволяет подробно остановиться на всех заинтересовавших пунктах статьи. Но вынужден еще раз подтвердить, что все россий-

ские разработчики, за исключением "Транзас", и еще около ста компаний в 19 странах мира выпускают свои системы на базе нашего технологического пакета, разработанного в России. Более 50% строящихся судов в мире ежегодно оборудуются ECDIS, созданными на основе технологии C-MAP. На сегодняшний день "C-MAP" является единственной компанией, прошедшей международную сертификацию технологии распространения официальных карт и корректуры в собственном форма-

те. Картографическая база C-MAP является крупнейшей в мире (более 20 000 наборов данных). Опыт наших специалистов по поддержанию этой базы в актуальном состоянии и квалифицированной поддержке партнеров позволяет нам предлагать пользователям самые передовые технические решения, которые востребованы сотнями тысяч мореплавателей во всем мире: от шкиперов яхт и катеров до крупнейших авианосцев и Секретариата Международной морской организации.

В заключение хотелось бы отметить, что попытки прикрыть технологическое отставание своей фирмы специально разработанными руководящими документами едва ли способны вызвать уважение и признание. Просто надо вспомнить, что наша миссия - это служение своей стране и мореплавателям во всем мире, и тогда успех неминуем.

Искренне благодарим "ИНФОРМОСТ" за внимание к этой теме и организацию дискуссии.



Бродский Е.Л.

К.Т.Н.,

начальник БУС ГБУ "Волго-Балт"

ЭЛЕКТРОННАЯ КАРТОГРАФИЯ НА ВВП: ВЗГЛЯД ПОТРЕБИТЕЛЯ

Уже не первый год идет дискуссия о перспективах внедрения на ВВП различных систем электронных навигационных карт (ЭНК). Статья А.А. Малова (Информост, № 6, 2003 г.) и В.В. Секачева (Информост № 3, 2004 г.) отражает мнение специалистов по производству ЭНК. Каждая сторона доказывает преимущества стандартов ЭНК, выпускаемых своими фирмами: C-MAP (А.А. Малов) и ЗАО "Транзас" (В.В. Секачев).

Редакция журнала "Информост" предложила мне включиться в данную дискуссию от имени тех, для кого ЭНК производится и продается. Я не являюсь специалистом в области производства ЭНК, но использую ЭНК в повседневной работе, поэтому стараюсь быть "в курсе дела". При анализе статей я отбросил скверную мысль о стремлении фирм-производителей стать монополистом на этом перспективном рынке. Хочется верить, что оба автора имели в виду только научную истину...

Потенциальный покупатель (пользователь) ЭНК, прочитав обе статьи, может прийти к выводу, что если он ошибется и выберет "не тот" стандарт, то может сбиться с курса и посадить судно на мель. В другом случае его судно не выпустят в международные воды, и ему придется спешно покупать второй комплект карт с

"правильным стандартом". Хотел бы заверить читателей, что это не так. Например, приемный буй на Ладожском озере на картах обеих фирм находится в точке с одинаковыми географическими координатами.

В подтверждение предлагаю сравнить один и тот же участок на картах двух фирм (рис. 1 и рис. 2). Уверен, что два судна, используя разные карты, не столкнутся на фарватере по причине различия стандартов ЭНК. Причиной аварии могут быть недостатки самой конкретной карты, но не стандарта в целом.

Потенциальный покупатель (пользователь) ЭНК хотел бы:

1. Быть уверенным в полном и точном соответствии картографических данных натуре;
2. Иметь возможность своевременного обновления данных ЭНК;
3. Получить максимально удобное и привычное глазу отображение фарватера, береговой черты, препятствий, знаков навигационной обстановки и т.п.;
4. Иметь возможность использовать ЭНК в составе ЭКДИС или береговых СУДС;
5. Иметь возможность выбора поставщика по критериям цены и с учетом района плавания: "только море", "только ВВП", "река-море" и т.д.

Получив удовлетворение по п.п. 1 - 5, пользователь может не вникать в особенности того или иного стандарта.

Оба автора ссылаются на утвержденные Росречфлотом руководящие документы по созданию СОЭНК ВВП и ЭНК ВВП. Мне не удалось найти никаких признаков того, что принятый Европейским Союзом Inland ECDIS Standart в корне противоречит этим документам. Существенных отклонений с точки зрения потребителя нет, а различия видны, полагаю, только специалистам по электронной картографии.

С учетом вышесказанного нет причин беспокоиться, если, до выработки "единого гармонизированного стандарта", на российском рынке ЭНК будут присутствовать электронные карты обоих стандартов, отстаиваемых двумя авторами. Беспокоиться надо о качестве карт и их актуализации (см. п. 1. и 2). Мне, как потребителю, хочется услышать квалифицированное сравнение двух стандартов: в чем преимущество и в чем недостатки с учетом района плавания, других потребительских качеств. Мне, как потребителю, выгодно присутствие на рынке ЭНК как можно большего количества поставщиков с хорошей репутацией и сертифицированной продукцией.

И в этом смысле тезисы статьи