



О НЕОБХОДИМОСТИ ПОЭТАПНОГО ПЕРЕХОДА УКВ-РАДИОСВЯЗИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ДИАПАЗОН МОРСКОЙ ПОДВИЖНОЙ СЛУЖБЫ 156,025–162,025 МГц

В.А. Бобков

руководитель экспертной группы по связи и навигации ООО «Радиома: оборудование связи и радиокommunikации»

В течение последних двух лет на разных форумах и совещаниях развернулась дискуссия о возможности замены диапазонов частот 300,025–300,500 и 336,025–336,500 МГц, выделенных Государственной комиссией по радиочастотам для диспетчерской и межсудовой связи на внутренних водных путях (ВВП) Российской Федерации, на диапазон морской подвижной службы 156,025–162,025 МГц.

Основанием для дискуссии, по нашему мнению, явились следующие законодательные акты и решения органов исполнительной власти Российской Федерации.

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 мая 2000 года № 413 «О сближении распределения и условий использования полос радиочастот в Российской Федерации с международным распределением полос радиочастот».

В данном постановлении отмечено, что реализация международных обязательств, вытекающих из ратифицированных Российской Федерацией Устава и Конвенции Международного союза электросвязи (МСЭ), должна проводиться путем сближения распределения и условий использования полос радиочастот для определенного Регламентом радиосвязи района 1, включающего территорию РФ.

При этом выделение частотного ресурса при внедрении и развитии в России новых радиосистем осуществляется с учетом обязательств Российской Федерации, предусмотренных Регламентом радиосвязи,

принятым МСЭ, а также межправительственных соглашений, решений всемирных конференций радиосвязи и стандартизации электросвязи.

2. Решение расширенной коллегии Минтранса России, проведенной в октябре 2004 года, о завершении в 2005–2015 годах рыночных реформ на речном флоте и внедрении российских водных путей в мировую транспортную систему.

В программе, разработанной Минтрансом России и представленной на коллегии, отмечено, что одной из главных задач министерства является «подготовка внутренних водных путей России для их интеграции в систему международного транспортного коридора «Север — Юг» (Индия — Иран — Россия — Северная Европа)».

В рамках концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации в ближайшей перспективе планируется переключить на ВВП до 10 % евроазиатских перевозок между странами, что может принести стране до 3 млрд. долл. в год. Этому, безусловно, будет способствовать частичное открытие внутренних водных путей для судов под иностранными флагами: к 2007 году от Азова до Астрахани и к 2010 году от Волгограда до Санкт-Петербурга.

Поэтапное открытие ВВП является элементом политики Правительства Российской Федерации по углублению международной экономической интеграции. Следовательно, и такая важная составляющая инфраструктуры внутренних водных путей, как связь и навигация, долж-

на отвечать мировым стандартам и обеспечивать безопасность судоходства на ВВП России.

3. Решение Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 16 июля 2004 года № 1(6)), в котором Минтрансу совместно с Мининфорсвязи России поручалось обеспечить внедрение стандартов морской связи и навигации на речном транспорте и его поэтапный переход на частоты морской подвижной службы, а также оснащение береговых объектов связи, навигации и речных судов соответствующей аппаратурой, в том числе для обслуживания транспортных коридоров.

4. Особо необходимо выделить проводимые европейскими странами работы по реализации «Регионального соглашения о радиотелефонной службе на внутренних водных путях», принятого в г. Базель (Швейцария) в апреле 2000 года. Соглашение призывает использовать на ВВП европейских стран УКВ-диапазон морской подвижной службы 156,025–162,025 МГц.

Подписавшие этот документ европейские государства констатировали, что он реализует общие принципы и правила безопасности для людей и товаров на внутренних водных путях, а также устанавливает единые требования по гармонизации радиотелефонных служб, что также будет способствовать повышению безопасности навигации на ВВП, особенно в плохих погодных условиях.

Российская Федерация до настоящего времени не присоединилась к указанному соглашению, так как,

по заявлению компетентных органов (ГКРЧ, Минтранс России и др.), в настоящее время отсутствуют правовые и технико-экономические возможности безусловного его выполнения.

5. Государственная комиссия по радиочастотам в решении от 30 июля 2001 года № 11/2 «О «Региональном соглашении о радиотелефонной службе на внутренних водных путях», принятом в Базеле в апреле 2000 года» предложила Минтрансу России совместно с другими заинтересованными организациями подготовить для рассмотрения на одном из заседаний ГКРЧ предложения по использованию Приложения 18 Регламента радиосвязи для организации связи на отдельных участках водных путей Российской Федерации. ГКРЧ провела такое заседание (протокол от 23 декабря 2002 года № 24/4), где признала возможным использование частот, указанных в Приложении 18 Регламента радиосвязи, для организации связи на отдельных участках внутренних водных путей Российской Федерации. Целесообразность такого решения связана с необходимостью совершенствования транспортной сети на ВВП, включая обеспечение безопасности судоходства. Кроме того, указанным протоколом ГКРЧ приняла решение о создании рабочей группы экспертов заинтересованных министерств и ведомств по разработке предложений, связанных с переходом отдельных ВВП на диапазон частот 156,025–162,025 МГц морской подвижной службы. К сожалению, данное поручение до сих пор не выполнено.

Вместе с тем бывшая Государственная служба речного флота Минтранса России в «Концепции развития ведомственной сети связи внутреннего водного транспорта Российской Федерации», утвержденной министром транспорта Российской Федерации в 2003 году, предусматривала в соответствующих районах ВВП создать береговую инфраструктуру радиосвязи на частотах морской подвижной службы в диапазоне 156,025–162,025 МГц. В первую очередь это должно относиться к районам, которые будут открыты для захода на внутренние водные пути иностранных судов.

6. Внедрение на европейских ВВП речных информационных служб

(РИС). РИС — это концепция согласованных информационных служб, призванных обеспечивать управление движением судов и перевозками в системе внутреннего судоходства.

В рамках европейских организаций (Европейская экономическая комиссия ООН — ЕЭК ООН, Центральная комиссия по судоходству на Рейне — ЦКСР, Дунайская комиссия — ДК, Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству — PIANC, Европейский институт стандартизации — ETSI и др.) ведутся интенсивные разработки по созданию РИС, включая гармонизированные системы связи и навигации на ВВП. Целью данных работ в Европе является подготовка к внедрению передовых информационных технологий, к которым в первую очередь относятся речные информационные службы. РИС создает основу для единого подхода к организации связи и навигации, а также обмена данными, обеспечивают регулирование движения судов на ВВП, включая взаимодействие с другими видами транспорта.

Главными пользователями РИС являются администрации водных путей, судоходные компании, операторы СУДС, операторы терминалов, операторы шлюзов/мостов, судоводители, грузоперевозчики.

С точки зрения связи и навигации к основным технологиям, необходимым для функционирования РИС, относятся: ECDIS для внутреннего судоходства, УКВ- и КВ-радио, спутниковая связь, сотовый телефон (голосовая связь и данные), ГНСС для определения местонахождения судна, Интернет, судовой радиолокатор, система судовых сообщений, береговые видеокамеры замкнутого ТВ, береговой радиолокатор, АИС, визуальные средства навигации, радиолокационные отражающие средства навигации, световые сигналы.

В Европе большое внимание уделяется внедрению на ВВП передовых информационных технологий, которое в некоторых странах осуществляется за счет госбюджета. В Российской Федерации, к сожалению, эта задача не рассматривается так широко и, по нашему мнению, потенциальные пользователи, включая административные структуры на ВВП, практически ничего не знают о европейской концепции речных информационных служб.

Все вышеперечисленное и явилось, по нашему мнению, причиной постановки вопроса о необходимости перехода УКВ-радиосвязи на ВВП Российской Федерации в диапазон морской подвижной службы 156,025–162,025 МГц. Хотя анализ указанных документов показывает, что Министерство транспорта Российской Федерации не имеет прямого обязательства о таком переводе (исключения составляют участки с морским режимом судоходства, где использование этого диапазона закреплено соответствующими документами).

Специалисты, поддерживающие идею перевода УКВ-радиосвязи на ВВП Российской Федерации на диапазон морской подвижной службы, говорят о переломном моменте, когда старая стратегия должна уступить новой, когда переход в принципе неизбежен и просто необходим. По их мнению, дальнейшее применение диапазонов частот 300,025–300,500 и 336,025–336,500 МГц на внутренних водных путях Российской Федерации — это путь в никуда. Не будет никаких информационных служб и внедрения передовых технологий, так как только здесь применяются и внедряются новые единые европейские стандарты и рекомендации для РИС.

Противоположная сторона заявляет о том, что в первую очередь необходимо оценить экономический и организационно-технический аспекты перехода на частоты морской подвижной службы, то есть определить стоимость предполагаемых работ и их практическую пользу. В результате предварительных расчетов сделан вывод о том, что суммарные затраты на перевод в 2,5 раза превысят финансирование, предусмотренное подпрограммой «Внутренние водные пути до 2010 года» на реконструкцию всей Комплексной системы электросвязи внутренних водных путей Российской Федерации. Организационно-технические аспекты также будут сопряжены с большими трудностями (например, в части получения разрешений на использование частот МПС). Таким образом, этой группой специалистов сделан общий вывод о нецелесообразности перехода системы УКВ-радиосвязи на частоты морской подвижной службы на ВВП Российской Федерации.

Хотелось бы сразу сказать, что автор статьи придерживается мнения о целесообразности такого перехода. В первую очередь это основано на том, что использование частот МПС на ВВП Российской Федерации обеспечит применение стандартов связи, принятых большинством европейских стран на основе требований Международного союза электросвязи, а применение оборудования морской подвижной службы обеспечит информационную интеграцию судовых и береговых систем связи морского и речного транспорта. Однако эта работа должна проводиться поэтапно. За два-три года эту задачу не решишь. Вместе с тем форсирование данного вопроса может привести к потере информационного обеспечения речных судов, что неизбежно снизит уровень безопасности судоходства на ВВП России.

Отсутствие официального решения органов исполнительной власти о переводе УКВ-радиосвязи на внутренние водные пути в диапазон морской подвижной службы отрицательно скажется на внедрении передовых информационных технологий, связанных с применением новых стандартов по связи и навигации на ВВП, таких как: Стандарт для электронных систем оповещения о судах (Electronic Ship Reporting); Стандарт для электронных сообщений для судоводителей (Notices to Skippers); Inland AIS Standard; AI-AP Standard; Inland ECDIS и др.

Началом работ по переводу УКВ-радиосвязи на ВВП в диапазон морской подвижной службы может стать корректировка «Концепции комплексной системы электросвязи ВВП Российской Федерации», а также подпрограммы «Внутренние водные пути». В этих документах необходимо отразить предложения по реконструкции и модернизации сетей связи и навигации на современном этапе, что связано с внедрением передовых информационных технологий. Может быть, для этих целей потребуется специальное решение Правительства Российской Федерации, как это было сделано во время создания Глобальной морской системы связи при бедствии в России.

Общие требования, предъявляемые к единой системе радиосвязи на внутренних водных путях, должны быть направлены на обеспечение оперативной, достоверной и надежной радиосвязи в направлениях: судно — судно, судно — управление порта, управление порта — судно, бортовая связь, прием информации по судоходству, общественная корреспонденция. При этом необходимо учитывать, что для данных целей должно быть выделено минимальное число каналов из частотного ресурса диапазона волн МПС в полосах 156,0125–158,0125 и 160,6125–162,0375 МГц. Использование выделенных каналов для ВВП не должно накладывать ограничения на использование указанных в При-

ложении 18 частот станциями сухопутной подвижной службы за пределами зон, обеспечивающих беспомеховую работу РЭС судов и береговых служб.

Особо необходимо подчеркнуть, что все европейские страны, имеющие внутренние водные пути, стремятся не только к защите своих национальных интересов при создании связи и навигации на ВВП, но и одновременно придерживаются единых требований, изложенных в Регламенте радиосвязи. Хорошо идти своим путем, только если этот путь в правильном направлении, в противном случае он может привести в никуда. История это неоднократно подтверждала.

Основой создания системы связи в Европейской части России должны стать новые информационные технологии, в том числе УКВ-радиосвязь морской подвижной службы. Нет необходимости использовать на ВВП России две системы УКВ-радиосвязи: на устьевых участках с морским режимом судоходства диапазон волн 156,025–162,025 МГц, а на внутренних водных бассейнах (речные участки) — 300,025–300,500 и 336,025–336,500 МГц. В техническом и финансовом плане это неэффективно. Неэффективно это будет и в том случае, если не будут учтены новейшие информационные технологии, построенные на использовании спутниковой связи, Интернет, КВ-радиосвязи и др. на речных бассейнах Сибири и Дальнего Востока.

Взаимосвязь поставщика и клиента. Наша работа.

www.informost.ru