



Первинні дані та якість МНК

Як зазначив свого часу один з батьків автомобільної індустрії Г. Форд: “Не важливо якого кольору автомобіль, якщо він чорний...”. Перефразовуючи цей вислів корифея автомобільної галузі з точки зору морської картографії, а точніше стосовно якості електронних навігаційних карт, можна сказати так: навігаційна карта буде якісною, якщо якісні дані в ній.

Сьогодні питання якості первинних даних, що використовуються у картографічному виробництві, набуло дещо нового виміру. Розвиток сучасної електронної картографії трактує якість картографічного твору як комплексний чинник, складовою якого є ступінь підготовки та професіоналізму персоналу, досконалість виробничої лінії та її можливості, відповідність вимогам і тенденціям розвитку галузі, рівень забезпеченості чи використання сучасного програмного забезпечення. Акумуляція усіх попередніх аспектів, низка інших не перелічених тут, плюс аспект якості даних – все це становить якість картографічного твору.

Ні для кого не є таємницею, що на початкових етапах становлення української морської картографії основою для розробки національних морських навігаційних карт були карти видання ГУНІО МО колишнього СРСР та низький відсоток дійсно нових даних власного виробництва. Відповідно, і дані, за якими розроблялися карти радянського періоду, датувалися, у кращому випадку, 70 – 80-ми роками минулого сторіччя. Сьогодні ситуація поступово виправляється. При створенні картографічної продукції дедалі частіше використовуються дані власного виробництва або виконані на замовлення чи за

укладеними договорами. Картографічна продукція інших виробників використовується як довідкова, переважно для уточнення певних картографічних аспектів, що виникають у процесі роботи. Та все ж власних даних, основним місцем застосування яких є оновлення існуючої картографічної продукції, катастрофічно не вистачає. Комплексні роботи на річках Дніпро і Дунай дали високоякісні дані, що лягли в основу розробки карт внутрішніх водних шляхів, але це лише незначна частина необхідного для вітчизняного картвиробництва.

Проаналізувавши базу даних наявних сьогодні матеріалів власних гідрографічних робіт, можна зробити висновок, що основні роботи проводяться у портах і на підходах до них та ще на кількох навігаційно небезпечних ділянках (див. схеми покриття акваторій власними даними по районах Держгідрографії).

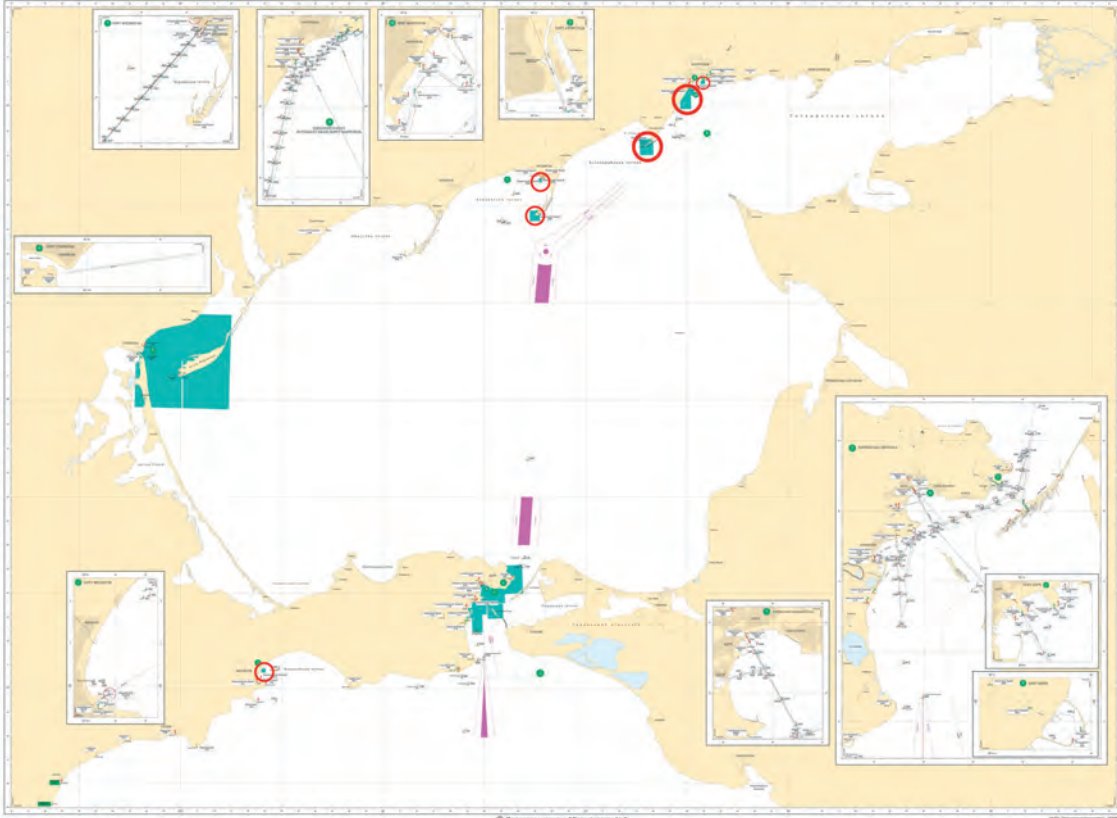
Особливо відчувається нестача сучасних якісних даних при розробці комірок електронних навігаційних карт, систему яких, відповідно до вимог Міжнародної гідрографічної організації, Держгідрографія повинна впровадити вже у 2010 році. При встановленні атрибуту якість даних комірки електронної карти виявляється, що відсоток покриття сучасними даними загальної площі комірки є незначним навіть для крупних масштабів.

Як приклад для порівняння можна навести Туреччину, покриття її акваторій даними власного виробництва за 2000 – 2008 роки (див. схему).





КАРТА-СХЕМА НАВИГАЦІЙНОГО ОБЛАДНЕННЯ ТА ПРОМІРНИХ РОБІТ У ЗОНІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ФДУ "КЕРЧЕНСЬКИЙ РАЙОН ДЕРЖГІДРОГРАФІЇ"



За 9 років турецька гідрографія забезпечила суцільне покриття зони своєї юрисдикції новітніми власними даними та розпочала поступове доповнення й оновлення їх даними, отриманими з використанням багатопроменевих ехолотів. Варто при цьому зазначити, що частка українських даних у регіоні Чорного моря становить близько 26%, а турецька – майже 40 відсотків. Крім цього, гідрографія Туреччини майже вдвічі збільшила покриття сучасними даними Середземноморського регіону, маючи при цьому повне покриття Мармурового моря. Так, дійсно, турецька гідрографія має більше можливостей і виконує дещо інші задачі, та факт залишається фактом.

З усього наведеного можна зробити висновок: на сьогодні досить гостро постає питання необхідності планування та поетапного впровадження комплексу задач з виконання гідрографічних робіт для поступового покриття сучасними даними власного виробництва вітчизняного регіону. Це дозволить забезпечити розв'язання стратегічних завдань по забезпеченню безпеки мореплавства у зоні відповідальності України у Чорному та Азовському морях, дозволить поступово модернізувати матеріальну базу, не кажучи вже про набуття досвіду гідрографами, виконавцями робіт, отримання цінних даних про сучасний стан регіону через його комплексне дослідження.

Звісно, піднята проблема є досить масштабною за всіма параметрами і не вимагає миттєвого виконання. І стаття проблему не закриває, а визначає її орієнтовні межі. Та почин нами зроблено. Попереду – величезний обсяг робіт, виконати який – наш прями́й обов'язок і наше головне призначення.

