|  |  |
| --- | --- |
| **Всемирная конференция радиосвязи (ВКР-19) Шарм-эль-Шейх, Египет, 28 октября – 22 ноября 2019 года** | logo_R_ |
|  |  |
|  |  |
| **ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ** | **Дополнительный документ 11 к Документу 47-R** |
|  | **7 октября 2019 года** |
|  | **Оригинал: английский** |
|  | |
| Австралия | |
| предложения для работы конференции | |
|  | |
| Пункт 1.11 повестки дня | |

1.11 принять необходимые меры, в зависимости от случая, способствующие согласованию полос частот на глобальном или региональном уровнях, с целью обеспечения работы систем железнодорожной радиосвязи между поездом и путевыми устройствами в пределах существующих распределений подвижной службе в соответствии с Резолюцией **236 (ВКР‑15)**;

# 1 Введение

Рабочая группа 5А МСЭ-R (РГ 5А) разработала по данному пункту повестке дня два Отчета и одну Рекомендацию МСЭ-R с изложением технических и эксплуатационных характеристик, вопросов реализации и потребностей спектре систем железнодорожной радиосвязи между поездом и путевыми устройствами (RSTT). Эти документы включают:

– Отчет [МСЭ-R M.2418-0](https://www.itu.int/pub/R-REP-M.2418) "Описание систем железнодорожной радиосвязи между поездом и путевыми устройствами (RSTT)",содержащийкраткий обзор технических и эксплуатационных характеристик, работа над которым завершена 5-й Исследовательской комиссией (ИК5) в ноябре 2017 года;

– Отчет [МСЭ-R M.2442-0](https://www.itu.int/pub/R-REP-M.2442) "Текущее и будущее использование систем железнодорожной радиосвязи между поездом и путевыми устройствами", представляющий собой справочник по используемым сегодня RSTT, а также стандартным сценариям реализации/развертывания. Как и многие другие страны, Австралия подкрепляла работу над отчетом информацией об использовании. Работа над отчетом была завершена в ноябре 2018 года; и

– рабочий документ к предварительному проекту новой Рекомендации [МСЭ-R M.[RSTT\_FRQ]](https://www.itu.int/dms_pub/itu-r/md/15/wp5a/c/R15-WP5A-C-1065!N04!MSW-E.docx) "Согласование частот и соответствующие планы размещения частот для систем железнодорожной радиосвязи между поездом и путевыми устройствами", в которой будет предусмотрен список полос частот, рекомендованных для использования на глобальном, региональном и субрегиональном уровнях будущими системами радиосвязи между поездом и путевым устройствами, обеспечивающими поддержку движения поездов (т. е. кроме средств, используемых для информирования и развлечения пассажиров).

Отчет Подготовительного собрания к конференции (ПСК) для ВКР‑19 содержит три метода выполнения этой повестки дня, включая:

– метод A – отсутствие изменений в Регламенте радиосвязи;

– метод B – новая Резолюция МСЭ-R, в которой указываются диапазоны частот в качестве руководства по согласованию для RSTT и содержится ссылка на последнюю версию Рекомендации МСЭ‑R M.[RSTT\_FRQ]; и

– метод C – новая Резолюция, в которой не указываются диапазоны частот для RSTT и которая содержит ссылку на Рекомендацию МСЭ‑R M.[RSTT\_FRQ] с рекомендованными диапазонами частот, согласованными на глобальном/региональном уровнях.

Все методы предусматривают исключение Резолюции **236 (ВКР**‑**15)**.

Как следует из подготовленных отчетов, технические и эксплуатационные характеристики систем железнодорожной радиосвязи существенно различаются в разных странах, и сегодня используется чрезвычайно широкий диапазон частот. В течение исследовательского цикла не удалось достичь консенсуса относительно полос, подходящих для согласования на глобальном или региональном уровнях, в результате чего рабочий документ к предварительному проекту новой Рекомендации МСЭ‑R M.[RSTT\_FRQ] не был окончательно доработан и не был представлен ИК5 для утверждения.

Определение в Регламенте радиосвязи ограниченного набора диапазона частот или полос для согласования может иметь негативные последствия для многих стран с разными унаследованными планами размещения частот и требованиями. В результате и без того немногочисленные производители и поставщики специально разработанных для железных дорог оконечных устройств и оборудования базовых станций могут прекратить обеспечивать поддержку полос, не получивших определения. Кроме того, факторы производственной эффективности могут обусловить существенный рост стоимости устройств и оборудования для таких полос.

Австралия поддерживает предусмотренную этим пунктом повестки дня задачу согласования, которую можно решить наиболее эффективным образом при помощи гибкости, обеспечиваемой соответствующими Рекомендациями МСЭ-R и поддерживаемой соответствующими Отчетами МСЭ‑R. В рамках РГ 5А не было достигнуто консенсуса относительно диапазонов частот или частот, подлежащих рассмотрению для согласования, поэтому указание диапазонов или полос в Резолюции МСЭ-R не является уместным или необходимым.

# 2 Предложения

Австралия поддерживает метод А, который предусматривает отсутствие изменений, и, таким образом, предлагает не вносить изменений по этой повестке дня, как указано ниже:

NOC AUS/47A11/1#49716

**статьи**

**Основания**: Для выполнения этого пункта повестки дня внесение изменений в Статьи Тома 1 Регламента радиосвязи не является уместным или необходимым.

NOC AUS/47A11/2#49717

**приложения**

**Основания**: Для выполнения этой повестки дня внесение изменений в Приложения в Томе 2 Регламента радиосвязи не является уместным или необходимым.

SUP AUS/47A11/3#49718

РЕЗОЛЮЦИЯ 236 (ВКР-15)

Системы железнодорожной радиосвязи между поездом   
и путевыми устройствами

**Основания**: Не потребуется после ВКР‑19.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_