



МПС ВЫХОДИТ НА РЫНОК ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫХ УСЛУГ

Ждут ли его там?

Конференция Министерства путей сообщения РФ “Информационные технологии на железнодорожном транспорте” (“Инфотранс”) проводится уже не первый год. Пять раз подряд проходила она в Северной Пальмире. Однако в этом году шестая традиционная конференция состоялась в Сочи. И причина была достойная – ввод в эксплуатацию основной части единой магистральной цифровой сети связи (ЕМЦСС). Проект грандиозный. Как по общей протяженности линий связи, так и по вложенным в него средствам.

Поэтому в октябрьском Сочи конференция “Инфотранс-2001” прошла на самом высоком уровне. С достижениями отрасли в области телекоммуникаций и информатизации собравшихся знакомили первый заместитель министра путей сообщения А.С. Мишарин и руководитель департамента информатизации и связи МПС В.С. Воронин. Конференцию не обошел своим личным вниманием и министр путей сообщения Н.Е. Аксененко. Освещали работу форума более 40 представителей различных СМИ. Присутствовавшие стали свидетелями видеоконференцсвязи с различными регионами, ознакомились с выставкой задействованного в сети оборудования. Какие блага сулит ввод в строй ЕМЦСС?



Как известно, МПС обладает грандиозной по протяженности – 86 тыс. км – линией связи, которая тянется вдоль железно-

дорожных путей. Однако и парк телекоммуникационной аппаратуры, и сами линии устарели морально и физически и перестали справляться как с возросшими объемами информации, так и с новыми задачами. Поэтому в 1997 году для улучшения обслуживания клиентов и повышения конкурентоспособности на рынке предоставления транспортных услуг железнодорожники приняли программу информатизации отрасли. Она рассчитана на несколько лет и включает в себя различные направления, в том числе – создание единой магистральной цифровой сети связи (ЕМЦСС).

Из предусмотренных проектом 48 тыс. км волоконно-оптических линий связи (ВОЛС) уже проложено около 40 тыс. Фактически не охвачены ими только участки Калининграда и Сахалина. А ведь всего два года назад МПС России совместно с дочерней компанией “Транстелеком” запустили первый участок ЕМЦСС от Москвы до Новороссийска и Адлера протяженностью 2200 км. ЕМЦСС включает разветвленную транспортную сеть SDH (от уровня STM-1 до STM-16), дополненную сетью спутниковой связи, вторичную сеть на основе технологии ATM и оборудования ведущих мировых производителей: Lucent, Alcatel, NEC, GPT, Siemens и др.

Сами железнодорожники уже ощутили результаты внедрения новых технологий – повысилась эффективность



управления, в результате чего удалось на 30% сократить оперативный диспетчерский персонал и на 25% – административный аппарат; возросли интеграция внутриотраслевых подсистем и рентабельность грузовых перевозок. Появилась возможность усовершенствования ряда прикладных программ. Например, новая версия АСУ “Экспресс” – “Экспресс-3”, изначально предназначенная для резервирования и продажи билетов, способна обеспечить автоматизацию управления и контроля за всем пассажирским комплексом, начиная от формирования поездов и заканчивая финансово-экономическим анализом перевозок.



ЕМЦСС разрабатывалась не только для обслуживания железнодорожных перевозок, но и для предоставления коммерческих услуг связи – из 12 волокон магистрального сегмента всего четыре волокна задействованы под технологические нужды МПС. Поэтому в рамках конференции состоялась презентация ЕМЦСС как инвестиционно-привлекательного проекта. Ориентировочный объем намеченных инвестиций – 650–700 млн. долл. По мнению “Транстелекома”, в них заинтересованы как международные операторы (транзит трафика), так и различные финансовые институты. Ведь сеть уникальна по географическому положению, протянувшись от Калининграда до Владивостока, практически полностью резервирована и имеет шлюзы со всеми крупнейшими международными сетями. Кроме того, ЕМЦСС реально претендует на роль интегрирующей сети передачи данных для обеспечения смешанных перевозок по всей России.

Для справки. ЗАО “Компания Транстелеком” образована в 1997 году для создания сети передачи данных МПС России. Акционерами компании являются все 17 российских железных дорог, располагающие в сумме 51% акций. Для обеспечения единой политики (тарифной, технологической) ей же переданы функции оператора. Позднее, для обслуживания уже введенных участков сети, были созданы 15 зональных операторов, представляющих собой закрытые акционерные общества, основными акционерами которых являются: ЗАО “Компания Транстелеком” (50% + 1 акция) и железные дороги России (не менее 25%+1акция). Для экономии затрат на строительство ВОЛС был введен в строй завод TransWork в г. Боровске Калужской области, производящий оптический кабель по технологии компании Nokia. Завод производит 2 тыс. км кабеля в месяц, что позволяет “Транстелекому” отказаться от закупок импорта.

Но на фоне бравурных маршей в честь новой сети возникает резонный вопрос: “А нужна ли такая сеть России, тем более построенная на средства налогоплательщиков (пассажиров)?” Окупятся ли те миллиарды долларов, что уже вложены в этот проект и еще будут вкладываться? Сможет ли она конкурировать с транспортными телекоммуникационными сетями “Ростелекома” и РАО ЕЭС? На благо ли нам такая конкуренция? Смогут ли железнодорожники бороться с врожденными недостатками провески ВОЛС на контактной сети железных дорог? Найдутся ли средства борьбы с охотниками за цветным металлом, по незнанию ворующими оптический кабель? Вопросы, вопросы, вопросы...

О. Казанцева