

# СВЯЗЬ ПО ДОРОГЕ

## КРУПНЕЙШИЕ РОССИЙСКИЕ АВТОТРАССЫ БУДУТ ПОКРЫТЫ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗЬЮ УЖЕ В 2013 ГОДУ. ПРОЕКТ СТОИМОСТЬЮ СВЫШЕ 3 МЛРД РУБ. ЗАЙМЕТ ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ. ЗА ЕГО РЕАЛИЗАЦИЮ БЕРЕТСЯ «БОЛЬШАЯ ТРОЙКА» СОВМЕСТНО С «РОСТЕЛЕКОМ». ЕСЛИ СРОКИ И УСЛОВИЯ РАБОТ БУДУТ СОБЛЮДЕНЫ, РОССИЯ ПОЧТИ ДОГОНИТ ЕВРОПЕЙСКУЮ ИНИЦИАТИВУ ЕСALL И СМОЖЕТ ДВИГАТЬСЯ В СТОРОНУ ВСЕ БОЛЕЕ ВПЕЧАТЛЯЮЩИХ ДОРОЖНЫХ ИКТ-СЕРВИСОВ БУДУЩЕГО.

МАРИЯ ПОПОВА

Обеспечение мобильной связью автомобильных дорог России — одна из составляющих федеральной программы ЭРА-ГЛОНАСС. В ее задачи входит повышение безопасности на автотрассах, снижение смертности в ДТП, обеспечение более оперативного реагирования на происшествия, а также повышение комфорта водителей.

Внимание на эту проблему обращают, конечно, не впервые. «В этом году заканчивается федеральная целевая программа „Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах“, — отмечает Андрей Абрамов, начальник отдела по работе с ГИБДД и предприятиями транспортной отрасли компании „Техносерв“. — Ее основной целью было сокращение количества погибших в дорожных авариях. В 2004 году, когда разрабатывался проект программы, произошло свыше 208 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек. Меры, принимаемые в ходе реализации ФЦП, должны привести к тому, чтобы в 2012 году в дорожных авариях погибло в полтора раза меньше людей, чем в 2004-м. Как видно из статистики, публикуемой дирекцией ФЦП, нужный результат был достигнут».

В целях дальнейшей реализации этой глобальной задачи в октябре правительство РФ выделило 830 млн руб. на создание и эксплуатацию автоматизированной системы экстренного реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС. Федеральный сетевой оператор ГЛОНАСС и единственный исполнитель работ по ЭРА-ГЛОНАСС НП «Содействие и использование навигационных технологий». До конца 2013 года НП должно закончить работы по выполнению госконтракта, включая создание навигационно-информационных центров первого и второго уровней, а также региональных коммутационных узлов, то есть создать инфраструктуру ЭРА-ГЛОНАСС в 15 регионах РФ и подтвердить совместимость системы с европейской eCall.

Параллельно в соответствии с распоряжением правительства РФ от 5 мая инициируется проект, предусматривающий 100-процентное покрытие мобильной связью ма-

### КАЧЕСТВО МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ НА ДОРОГАХ РФ (%)

РЕГИОН/ПОКРЫТИЕ	НЕТ СЕТЕЙ	НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО	УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНО	ХОРОШО	ОТЛИЧНО
МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	2	10	38	50
КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ	2	8	27	43	20
БРЯНСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	2	19	43	36
ОРЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	2	20	45	33
ЛИПЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ	0	6	24	41	29
ТАМБОВСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	6	35	40	19
ВОРОНЕЖСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	2	22	42	34
КУРСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	2	21	43	34
БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	1	8	43	48
ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ	0	1	21	61	17

ИСТОЧНИК: TELECOM DAILY, НОЯБРЬ 2012 ГОДА.

гистральных автодорог федерального значения «Байкал», «Каспий», «Урал» и «Усури». Их общая протяженность составляет около 9 тыс. км, трассы проходят через 20 регионов страны, образуя транспортные коридоры север—юг и запад—восток.

«Наличие стабильной связи на всем протяжении основных магистралей — это насущная необходимость, — комментирует Михаил Каштанов, ведущий специалист отдела развития ГК „Эшелон Геолоайф“. — Начиная с обычной голозойной связи, которая должна быть доступна всем желающим во время пути, и заканчивая современными сетями передачи данных. Их наличие не только повысит экономический эффект от эксплуатируемого там транспорта за счет более надежного мониторинга и управления ресурсами, но и поможет сберечь человеческие жизни в случае ДТП и чрезвычайных ситуаций, когда каждая минута на счету, а вовремя подоспевшая помощь бесценна».

Этот проект будет реализован совместно операторами МТС, «Вымпелком», «МегаФон» и «Ростелеком». Срок исполнения — девять месяцев при стоимости работ около 3,2 млрд руб. Операторы установят более 200 новых базовых станций в дополнение к существующей телекоммуникационной инфраструктуре. За каждым оператором закрепляются определенные регионы, где будут установлены его собствен-

ные антенно-мачтовые сооружения — расходы на их возведение будут соответственно поделены. Затраты на электрообеспечение возмет на себя государство.

По официальной информации операторов, в начале октября 2011 года МТС, «Вымпелком» и «МегаФон» завершили совместное строительство сети для обеспечения мобильной связью трассы «Амур» (Чита—Хабаровск). Были построены 102 башни связи для размещения базовых станций (по 32 — МТС и «МегаФон», 38 — «Вымпелком») и смонтированы 283 базовые станции. Партнеры, электросетевые компании, проложили свыше 500 км линий электропередачи, а «Ростелеком» — более 450 км волоконно-оптических линий связи, обеспечив доступ к услугам связи в 70 населенных пунктах.

Впрочем, только этим проектом масштаб информатизации и интеллектуализации российских автодорог для операторов не ограничивается. Юлия Дорохина, пресс-секретарь «МегаФона», сообщает, что сейчас разрабатывается сразу несколько решений для автомобильной отрасли. «В ближайшие недели мы запустим новый продукт — „Контроль автопарка“. Он позволяет осуществлять комплексный мониторинг автотранспорта: контролировать местонахождение транспортного средства, соблюдение маршрута, расписания, скоростного режима, фактического расхода топлива и др. Еще

одно наше разрабатываемое решение для таксомоторных компаний будет ориентировано больше на тех, кто находится в автомобиле. С его помощью устанавливается связь между водителем и диспетчерами, водитель получает доступ к нашим картам и актуальным пробками, предлагает пассажирам доступ к онлайн-медиа сервисам (в том числе trava.ru)», — рассказала она.

По данным Роскомнадзора, максимальным покрытием вдоль дорог России в 2011 году обладал «МегаФон» — 79,3% в среднем по регионам. Впрочем, МТС и «Вымпелком» не так уж сильно отстают по этому показателю — 74,1% и 73,7% соответственно.

Среднее покрытие вдоль автодорог в регионах страны составляет 75,7%. Наилучшее — традиционно в Центральном округе. Здесь средний показатель по всем операторам составляет 96,9%. Внутри него лидируют Московская, Орловская и Владимирская области — 99,9%. Это наилучший результат и по стране в целом.

Самые слабые показатели среди всех регионов страны в Иркутской области (24%). Не многим лучше ситуация в Магаданской области, Якутии (30% и 31%), а также в Забайкальском крае (34%).

### МОБИЛЬНЫЙ КОМФОРТ

По данным исследования Ericsson ConsumerLab, комфортность городской среды напрямую зависит от качества сотовой связи. По результатам опроса, в котором участвовали 100 млн жителей из 13 городов мира (включая Москву), около 40% респондентов пользуются смартфонами и полагаются на мобильную связь в решении повседневных задач.

Ценность подобных результатов опроса в том, какие возможности не просто монетизации, а продвижения инновационных сервисов обещает мобилизация граждан. Как отмечает Майкл Бьорн, глава исследовательского подразделения Ericsson ConsumerLab, «если мы знаем, как люди перемещаются в течение дня, то можно определить, какие сервисы они сочтут наиболее значимыми. Например, тем, кто ездит

### «МЫ УЖЕ ПРОЕХАЛИ В 2012 ГОДУ БОЛЕЕ 25 ТЫС. КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС»

**ДЕНИС КУСКОВ** является генеральным директором компании **Telesom Daily** — практически единственного в России независимого агентства, занимающегося публичными измерениями качества услуг мобильной связи. С 2005 года компания изучает уровень сигнала и другие параметры сотовых сетей, используя специализированное оборудование **TEMS Investigation** производства **Ericsson**. А с 2010 года бригада **Telesom Daily** измеряет качество связи на дорогах страны. За этот год команда объехала 25 регионов России.



**BUSINESS GUIDE:** Зачем нужно оснащать дороги связью помимо голосовой? Какие преимущества и кому это может дать?

**ДЕНИС КУСКОВ:** Дороги между городами имеют первостепенное значение, так как они связывают между собой различные населенные пункты и по ним ежедневно проезжают десятки тысяч автомобилей, как личных, так и коммерческих. Конечно, основной услугой является голосовая связь, однако в последний год резко выросло число смартфонов, планшетов, которые люди берут с собой в дорогу и с помощью которых выходят в интернет. С одной стороны, трафик

вдоль дорог не такой большой, как в населенных пунктах, однако это очень важно, если мы говорим о развитии технологического общества. Для коммерческих компаний это возможность следить за своим автопарком и видеть, где находится водитель в данный момент; для государственных целей это возможность круглосуточного мониторинга ситуации на дорогах через камеры слежения и сбор информации.

Для личных целей это прежде всего проверка почты, серфинг по сайтам.

**BG:** Какова ситуация сегодня в России с обеспечением дорог связью, если сравнивать с развитыми странами и почему?

**Д. К.:** Конечно, наша страна практически необъятная и, как известно, с дорогами у нас не все очень хорошо, причем это касается не только дорожного покрытия, но и связи на них. Однако ситуация от года к году улучшается, но еще остается в некоторых местах напряженной.

Приведу данные исследования нашего агентства — а мы уже проехали в 2012 году более 25 тыс. км региональных и федеральных трасс. Можно однозначно сказать, что региональные трассы имеют гораздо худшее покрытие, чем федеральные. Если брать только показатели покрытия, то от 3% до 10% трасс его не имеют, однако если брать не только покрытие, но и реальное предоставление сервиса, то ситуация ухудшается: услуги попросту отсутствуют в 25% случаев, что уже достаточно много.

В Европе ситуация, конечно же, намного стабильнее и лучше. Лишь примерно на 2% дорог отсутствует покрытие и на 5–7% трасс недоступен сам сервис.

**BG:** Какова ситуация с внедрением аналога e-call в РФ? Какие препятствия для внедрения сервиса существуют и каков ваш прогноз по этому направлению?

**Д. К.:** У нас в стране, в отличие от большинства стран мира, еще только разрабатыва-

ются и вводятся в действие телефоны экстренной помощи. Единый номер 112 уже работает в нескольких субъектах федерации, однако пока это только на уровне адресации с одного номера на номера пожарных, полиции, скорой помощи. На самом деле тут необходимо полностью менять принцип обработки вызовов, создавая отдельную службу, но самое главное — решить массу других вопросов, связанных с достаточным количеством служащих этих служб, а также с их оперативностью, временем прибытия на место возникшей проблемы. К сожалению, сейчас человек может находиться на удержании до 10–15 минут по телефонам полиции, и очевидно, что если возникла какая-то экстренная ситуация, то она может стоить жизни человеку, когда важна каждая минута. Также и в ситуации со скорой помощью, когда с одной стороны, не хватает врачей, а с другой — бригады приезжают на вызовы через час-полтора, когда уже их помощь может и не пригодится. А в Европе у скорых есть четкое задание приехать в течение первых 20 минут после вызова, и это почти всегда выполняется, а у нас лишь заявляется.

Также, я считаю, проблемой у нас является тот факт, что нет единого заказчика и

исполнителя услуг по организации линии 112: в каждом городе и даже районе это могут быть разные организации, и у каждого свои решения, пусть и хорошие, но необходимо сопрягать эти все системы в единое целое.

**BG:** Есть ли технологическое решение, которое способно существенно сократить проблему пробок в крупных городах?

**Д. К.:** Тут мобильная связь пока бессильна, она может лишь служить дополнительным элементом для организации передачи сигнала с улиц города, заторов, светофоров, видеокамер и прочего. Для решения же этой проблемы, к сожалению, есть необходимость создавать новые развязки и вводить съезды с них не в старые пробки, а выводить автомобили через выходы и другие сооружения. Также необходимо сделать полностью автоматизированным функционирование светофоров и повысить качество работы сотрудников ГИБДД. Если не сделать хоть одно из этой цепочки, ничего не получится. Пока из уже созданных проектов есть в некоторых городах объединенные сети светофоров, но не более. Впереди очень большая работа.

Интервью взяла СВЕТЛАНА РАГИМОВА