



Эта история началась в Самаре. Здесь у компании «СМАРТС» родилась идея прокладывать оптоволоконные линии в обочинах автомобильных дорог. Проект «Создание автодорожных телекоммуникационных сетей» в 2014 году получил одобрение наблюдательного совета Агентства стратегических инициатив, который возглавляет Владимир Путин. В 2016 году «пилотным» регионом стала, опять же, Самарская область, где в порядке эксперимента уже проложены первые 190 км. За более подробной информацией наш журнал обратился к основателю и председателю совета директоров Группы компаний «СМАРТС» Геннадию Кирюшину.

СМАРТС: ДОРОГА К КОЛОССАЛЬНОМУ ЭКСПЕРИМЕНТУ



— **Геннадий Васильевич, напомните, пожалуйста, об основных вехах в истории СМАРТСа.**

— Компания образовалась в 1991 году. СМАРТС расшифровывается как «Средневолжская межрегиональная ассоциация радиотелекоммуникационных систем». Изначально мы занимались связью, преимущественно сотовой, в Самарской области. Затем охватили еще семь регионов, потом еще, и всего их у нас получилось 16. Таким образом, Группа компаний «СМАРТС» стала одним из крупнейших игроков телекоммуникационного рынка Поволжья. А на сегодняшний день мы развиваем новое направление деятельности.

— **Как возникла идея проекта «Создание автодорожных телекоммуникационных сетей»?**

— Объединяя под своим брендом регионы Поволжья, мы столкнулись с проблемой колоссального дефицита магистральных линий связи. Они были в основном старые, новых не хватало, пропускные способности оказались низкими. При анализе ситуации мы пришли к выводу, что если строить линии самим, то они окупаются за год-два. Однако обнаружилась другая проблема. Длинные линейные сооружения проходят по землям тысяч собственников, с каждым надо договариваться отдельно и получать письменное разрешение. Начали искать выход — ведь есть же, помимо связистов, другие организации и предприятия, у



г. Самара, Дачная ул., д. 2, к. 2
Тел.: 8 (846) 272-72-72
gguwww.smarts.ru

Беседовала Полина БОГДАНОВА



которых есть линейные сооружения с уже отведенной под них земель. Как выяснилось, самая разветвленная сеть у дорожников, и, исходя из конкурентных соотношений, мы решили, что лучше всего прокладывать «оптоволокно» в теле дороги.

Начали детально изучать, как это можно сделать. Узнали, что еще в 2003 году вышли рекомендации Международного союза электросвязи прокладывать оптоволоконные линии в обочине дороги. Обрадовавшись своему «открытию», мы сразу обратились в Минтранс и ГК «Автодор». Это был 2007 год — время, когда как раз заговорили об ИТС. Но тут по основным позициям на первое место вышла спутниковая связь, несмотря на высокую стоимость таких услуг. В итоге, однако, все-таки приняли решение, что навигация и работа аварийных служб будут курироваться через космос, а обеспечение пропуски огромного трафика с видеокамер выгоднее «опустить на землю».

— В чем же преимущество использования оптоволоконных сетей в обочине дорог?

— Начну с того, что после рождения идеи проекта мы вернулись к строительному вопросу: теперь уже не «где», а «как» строить. Российские нормативные

акты говорят, что в теле дороги никакие коммуникации прокладывать нельзя, несмотря на мировой опыт. И вот уже почти 9 лет мы призываем решить бюрократические вопросы, потому что строить так не только можно, но и нужно. В итоге это будет выгодно экономике России.

Существующие сейчас линии занимают миллионы гектаров. По нормативным актам, один кабель должен проходить от другого на расстоянии не менее 2 м. В итоге получаются огромные территории с ограничением по использованию земли. Мы же предлагаем технологию, при которой старый расточительный метод заменит «узкая полоска», занимающая всего 10 см обочины. Кстати, мы готовимся сузить этот канал еще вдвое, до 5 см. В микротрубку помещается кабель, содержащий 144 оптических волокна, способных взять на себя трафик, который пропускают 8–10 обычных кабелей, и даже больший. Если в будущем потребуются проложить новый кабель большей пропускной способности, земляные работы повторно делать не надо. Это важно. Земляные работы в таких случаях составляют от 70 до 80% общей стоимости строительных работ. В ближайшие 50 лет этого делать не придется.

В целом же получается очень существенная эконо-



мия не только на капитальных, но и на эксплуатационных затратах.

Для каждого обычного кабеля создается свое обслуживающее подразделение со специалистами различного профиля. В нашем случае это не нужно, — и тоже можно существенно сэкономить. Кабели к тому же, как известно, нередко повреждаются, и на ремонт могут уходить целые дни. Нужно не только сначала определить место разрыва, но и пригнать много техники, что тоже затягивает процесс. Наши линии будут легко обслуживаемыми 365 дней в году и 24 часа в сутки. Через каждый километр автодороги и на каждом ответвлении мы устанавливаем колодцы, чтобы оперативно устранять возможные повреждения.

— А можно подробнее о возможностях, которые ваш проект раскрывает для ИТС?

— В этом году, когда Правительство Самарской области нам разрешило провести эксперимент, мы за 60 рабочих дней построили участок в 190 км и уже готовы начать поэтапно внедрять на нем все возможности ИТС. Начать следует, на наш взгляд, с фотовидеофиксации нарушений в реальном масштабе времени. Для дорожного хозяйства, опять же, экономия заключается в том, что за этот трафик не нужно платить огромные деньги стороннему оператору — ведь есть собственная оптоволоконная линия, способная передавать огромный объем информации. Одно такое

«волоконно» может обслужить все камеры в регионе, и даже останется место для метеостанций и весогабаритного контроля. Сразу увеличится денежный поток за счет штрафов, и только этим одним можно полностью окупить ИТС.

При этом мы готовы сами проинвестировать работу и построить по всей области систему ТМК (транспортная многоканальная коммуникация). Запустив этот проект, можно рассчитывать на повышение уровня безопасности на дорогах и дисциплинированности водителей, сокращении количества ДТП. Также улучшается комфортность поездок, так как любое придорожное кафе будет иметь возможность обеспечить высокоскоростной Wi-Fi. Мы предлагаем свои услуги, чтобы провести на территории Самарской области колоссальный эксперимент.

— Есть ли совместные проекты с Федеральным дорожным агентством?

— Заместитель руководителя Росавтодора Игорь Астахов заинтересовался нашими возможностями и сказал, что теоретически готов предложить нам участок федеральных трасс от Выборга до Москвы. Как только получим техзадание, сразу же приступим к работе. Мы готовы осилить эти сотни километров за следующий строительный сезон. А если разрешат пойти дальше, то и от Москвы до границы с Китаем тоже готовы пройти всего за один сезон. ■