

Анатолий Кирсанов: Связь есть! Цифровая, надежная, современная

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Карен Артарян

– Анатолий Васильевич, что изменилось для связистов магистрали после создания специализированной дирекции?

– После создания дирекции стали четко видны доходы и расходы в нашем хозяйстве, стало легче управлять имуществом и персоналом, планировать развитие сетей связи в рамках единой технической политики ОАО «РЖД». В целом для нас – это положительное изменение, и именно с ним связан серьезный технологический рывок вперед, который был осуществлен в последнее время.

– Но ваше хозяйство ведь и до этого активно развивалось?

– Да, но именно в прошлом году этот процесс пошел особенно мощно, что и позволило нам ощутимо повысить надежность работы сети связи. Если в 2006 году большую часть отказов составляли отказы аппаратуры связи и радио, то в 2007 году это было уже 15,4 процента и 9,6 процента от общего числа, соответственно.

Такой эффект был достигнут благодаря поддержке департамента связи и вычислительной техники (ныне преобразованного в Центральную станцию связи) и тотальной модернизации инфраструктуры нашего хозяйства. Для обеспечения надежности телекоммуникационной сети СКЖД было выделено 765 миллионов рублей. Для примера приведу лишь одну цифру: в 2007-2008 годах на дороге было введено в строй 642,32 километра волоконно-оптических линий связи, и их общая протяженность составила 3,5 тысячи километров.

– Поэтапное реформирование в вашем хозяйстве идет уже несколько лет, и неспециалисту непросто понять, что же самое важное?

– Уже не первый год на дороге идет процесс «цифровизации», то есть вместо устаревшего оборудования вводятся цифровые АТС, системы передачи, волоконно-оптические линии связи. Наши абоненты на СКЖД достаточно давно пользуются преиму-

ЦИФРЫ

Построены мощные цифровые АТС на станциях Туапсе, Тихорецкая, Махачкала. Введено в эксплуатацию 11 цифровых АТС малой емкости на станциях Протока, Гирей, Гулькевичи, Мирская, Солоники, Чертков, Кисловодск, Глубокая, Георгиевск. Ессентуки, Шептуховка.



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Специалисты линейно-аппаратного зала диспетчерского центра управления перевозками поддерживают оперативно-техническую связь

ЦИФРЫ

Начато строительство ВОЛС, кабельной линии связи и цифрового линейного тракта дорожного уровня на участке Лихая – Морозовская – Куберле, Ейск – Староминская, Тимашевская – Крымская.

ществами цифровой связи, но новые АТС вначале управлялись локально, а сегодня на всей сети связи ОАО «РЖД» от Калининграда до Сахалина создана единая структура управления телекоммуникационными сетями.

Это – часть единой системы мониторинга и администрирования (ЕСМА) сети связи Российских железных дорог, которая представляет собой централизованную автоматизированную систему управления. Она позволяет постоянно получать информацию о состоянии этой сети и поддерживать ее в работоспособном состоянии.

Это нужно, чтобы поднять на новый уровень качество наших услуг и одновременно с этим снизить их себестоимость.

– Звучит заманчиво, но возможно ли это: одновременно и лучше, и дешевле?

– Все это создано не на пустом месте. Чтобы система начала работать, на дороге было внедрено много нового оборудования, освоены новые технологии. Были организованы центры технического обслуживания, осуществляющие мониторинг и конфигурирование сети связи, а также координацию деятельности эксплуатационных и мобильных ремонтно-восстановительных бригад с центром технического управления. Все это и даст возможность поднять качество, снизить себестоимость связи и

со временем окупить серьезные капиталовложения компании в наше хозяйство.

– А облегчит ли новая система работу связистов?

– Да, и как для рядовых сотрудников, так и для руководителей всех уровней. Система позволяет всем тем, кто непосредственно занимается обслуживанием сети, видеть все, что в ней происходит в режиме реального времени, и оперативно реагировать на все возникающие проблемы, а в ряде случаев даже упреждать их.

Кроме того, ЕСМА – мощный управленческий инструмент, полученная с ее помощью информация позволяет, например, мне, как руководителю дирекции, определить степень готовности сети, качество организации технологического обслуживания устройств связи на линейных участках. Наконец, оценить оперативность действий персонала, руководителей и специалистов наших региональных центров при возникновении критических событий.

– Но система еще полностью не введена?

– Система еще не обеспечивает стопроцентного охвата всех эксплуатируемых устройств связи, но уже на данном этапе анализ информации, поступающей от оборудования, включенного в сеть ЕСМА, позволяет осуществлять эффективное оперативное и долгосрочное планирование работ по предупреждению отказов средств связи.

Для осуществления этого процесса, благодаря централизованным поставкам в течение последних двух лет наша дирекция связи получила 48 автомо-

билей, 24 передвижных измерительных комплекса. Это позволило укомплектовать передвижными лабораториями мобильные ремонтно-восстановительные бригады и довести плечо их обслуживания до 60–80 км.

В конечном итоге дальнейшее развитие системы позволит перейти от профилактического технического обслуживания (с планово-предупредительным ремонтом) к централизованному способу управляемого технического обслуживания (с предупреждением предостережений состояний и тем более отказов). Это, в свою очередь, даст возможность сократить расходы и обходиться меньшим числом персонала.

ЦИФРЫ

677,4
миллиона рублей

планируется потратить на модернизацию инфраструктуры телекоммуникаций и обеспечение надежности телекоммуникационной сети СКЖД в 2008 году.

– То есть приблизиться к так называемым «безлюдным» технологиям?

– Да, и это – объективное веление времени. Не только потому, что от этого вырастет производительность труда и повысится надежность работы устройств. Нам сегодня очень не хватает квалифицированных специалистов для обслуживания новой техники, особенно на линии.

Нынешний день предъявляет повышенные требования к эксплуатационно-техничес-

ЦИФРЫ

В 2007-2008 годах на СКЖД введены в эксплуатацию волоконно-оптические линии связи и цифровой линейный тракт дорожного уровня на участках:
Ростов – Успенская (99 км),
Армавир – Туапсе (100 км, 14 станций),
Тихорецкая – Краснодар (136 км, 17 станций),
Махачкала – Самур (166 км, 15 станций).

кому персоналу, наши связисты должны владеть современными информационными технологиями, обладать уверенными практическими навыками использования программно-технических средств. Мы направляем наших сотрудников для подготовки в специальные учебные центры, присматриваемся к способным выпускникам РГУПС и других вузов. Но именно новая технология дает нам возможность преодолеть кадровый дефицит.

– Можно ли привести конкретный пример положительного воздействия системы?

– Конечно, особенно наглядно это видно на улучшении качества работы стационарных радиостанций. Автоматический контроль их работоспособности и диагностика неисправностей позволили не допустить ни одного случая отказа поездной радиосвязи или перерывов в предоставлении сервиса, пользуясь современной терминологией.

Это не значит, что не было проблем. Но система позволила нашим оперативным бригадам быстро реагировать на результаты тестирования радиостанций, а ведь это несколько тысяч событий за месяц.

– Наверное, не только благодаря этой системе получен такой эффект?

– Конечно, очень серьезно повлияло и то, что на СКЖД была полностью завершена модернизация радиостанций поездной радиосвязи. На локомотивах, электропоездах и самоходном подвижном составе установлены новые двухдиапазонные радиостанции.

Кроме того, у нас постоянно идет ликвидация перегонов протяженностью свыше 15 км – они образовались вследствие закрытия малодеятельных станций или отмены дежурств дежурных по станциям. С 2003 года количество таких перегонов у нас сократилось со 126 до 7. Только в прошедшем году и первом квартале 2008 года, благодаря модернизации поездной радиосвязи, улучшено ее качество на 79 перегонах. Работа на оставшихся 7 перегонах будет завершена в 2008 году.