

С Интернетом на борту

Компания «РuCат» намерена предложить доступ в Интернет пассажирам проходящих над Россией транзитных авиалиний. О том, как ООО «РuCат» будет реализовывать этот и другие проекты в условиях финансового кризиса и дефицита спутникового ресурса, корреспонденту «Стандарта» Олегу КРЕСПУ рассказал генеральный директор компании Сергей АЛЫМОВ.

– В условиях кризиса все чаще звучат разговоры о том, что операторы должны использовать оборудование российского производства. Возможно ли это в принципе?

– Вопрос неоднозначный. Конечно, российское оборудование на рынке есть, однако пока ни по габаритам, ни по цене, ни по качеству наши производители не в силах конкурировать с западными. Но есть надежда, что все изменится. Буквально в марте Министерство связи и массовых коммуникаций сообщило, что ФЦП по переходу к цифровому телерадиовещанию прошла процесс согласования с заинтересованными ведомствами и направлена на утверждение в Правительство РФ. Это глобальная программа, которая может стимулировать отечественных разработчиков. Например, в СМИ прошла информация, что под Калининградом начал работать завод по производству set top box (STB). Причем если верить прессе, то это оборудование российской разработки. Это серьезный шаг вперед – даже если для создания STB используется иностранный чипсет. К несчастью, большая часть спутникового оборудования, на котором можно обнаружить шильдик made in Russia, де-факто таковым не является. В подавляющем большинстве случаев оборудование лишь собирается в России, а отверточная сборка компетенций российским специалистам не добавляет.

– В начале года о выходе на международный рынок объявил российский разработчик «Истар». Что вы можете сказать об этом VSAT-оборудовании?

– Компания «Истар» стала первой ласточкой, ничего конкретного о самом оборудовании я пока сказать не могу, так как оно только появилось на рынке. Но мы намерены уже в ближайшее время протестировать это оборудование.

– Насколько часто российские разработчики обращаются к вам с вопросами о том, что вы, как потенциальные заказчики, желали бы видеть в их продуктовых линейках?

– Увы, это беда российских разработчиков. Они работают сами по себе, а мы – операторы – от-

дельно. В то же время мы бы с огромным удовольствием участвовали в разработке, тем более что реализация проектов выявляет массу вещей, доводкой которых уместней всего заниматься на уровне проектирования и создания оборудования. Тем более что оборудование, которое

мы используем, преимущественно западное, а часть спутников российские. И, что печально, разработчики и заказчики спутников тоже не очень интересуются запросами операторов. Спутники

строились под решение глобальных государственных задач, все прочее было вторичным. Из-за этого мы вынуждены подгонять VSAT-технологии под параметры имеющихся спутников. Подобная позиция сдерживает развитие российско-



го рынка спутниковой связи. Единственный, кто в прошлом году собрал операторов на совещание и обсудил, что VSAT-операторы хотели бы иметь в новом спутнике, было ФГУП «Космическая связь». Что из этого выйдет, пока не ясно, однако будем надеяться, что наши пожелания оператор учтет. До сих пор в России создают универсальные спутники – то есть в силу отсутствия специализации VSAT-операторы вынуждены мириться с их весьма усредненными параметрами. Это лишний раз свидетельствует о незрелости российской спутниковой группировки. Тем более что, если над Северной Америкой «висит» около 60 бортов, большинство из которых специализированные, то количество стабильно работающих российских спутников связи не превышает 15. Мы в начале 2009 года были в США на выставке Satellite-2009 и лишний раз убедились в том, что российские разработки VSAT-технологий очень серьезно отстают.

– В чем заключается отставание?

– Признаков отставания, к сожалению, достаточно. Например, отечественные владельцы орбитальных группировок сообщают, что через три-четыре года станут запускать современные космические аппараты, использующие Ка-диапазон. Однако как этот диапазон будет развиваться в России, и что это будут за спутники, они не сообщают. На наш взгляд, надо активно обсуждать, как будет использоваться перспективный диапазон, что будет с нормативной базой и тому подобное. Широкое обсуждение необходимо, чтобы VSAT-операторы задумались и успели разработать концепцию развития. Тем более что закупка оборудования, получение разрешительной документации и ввод оборудования в эксплуатацию потребует времени. Чтобы построить и легализовать центральную спутниковую станцию, операторам нужно около двух лет. Выходит, что времени у нас совсем немного.

– Как государство может поддержать российских VSAT-операторов?

– Прежде всего поддержкой могли бы стать проекты, аналогичные проекту «Образование», который здорово раскачал российский рынок VSAT. Мы бы с удовольствием сотрудничали с государством, и, думаю, существует масса областей, где это сотрудничество возможно. Например, мы могли бы оснастить современными

зван не был, в то время как в США услуга весьма популярна. Современное спутниковое оборудование позволяет предоставлять доступ в сеть на борту самолета. Например, во время визита в Северную Америку мы обнаружили на борту одного из местных рейсов предложение воспользоваться доступом в Интернет в полете. А ведь это был небольшой самолет местных авиалиний.

“ **Спутники строились под решение глобальных государственных задач, все прочее было вторичным. Из-за этого мы вынуждены подгонять VSAT-технологии под параметры имеющихся космических аппаратов. Подобная позиция сдерживает развитие российского рынка коммерческого использования спутников**

каналами связи отделения милиции, расположенные в удаленных районах. Ведь если подумать, раз школьники имеют доступ в Интернет, то почему бы не обеспечить правоохранительные органы широкополосным доступом и спутниковой связью. VSAT-технология позволяет быстро организовать самые современные каналы коммуникации в тех регионах, где связь находится в зачаточном состоянии. Недавно был озвучен проект организации связи в высоких широтах. Конечно, в этом проекте вряд ли удастся активно поучаствовать представителям частных компаний, так как предложения сильно ограничены государством. В то же время частным VSAT-операторам вполне по силам принять участие в создании системы подвижной спутниковой связи.

– Что это за проект?

– В 2004–2006 годах компания Connexion By Boeing пыталась организовать доступ в Интернет в самолетах, летящих над территорией России. В свое время о проекте активно писали газеты. Этот проект реали-

– И сколько стоило пользование Интернетом на борту самолета?

– Совсем недорого. Доступ к сети на время до трех часов стоит \$10, свыше трех часов – \$12. Причем пользование сетью на борту никак не лимитируется, Интернет можно использовать как заблагорассудится. В результате у нас возникла идея воскресить проект, начатый в России Connexion By Boeing.

– Вы хотите организовать доступ в Интернет на российских авиалиниях?

– Нет, пока речь идет о предоставлении доступа на транзитных воздушных судах. Дело в том, что территория России у компаний, предоставляющих своим пассажирам доступ в Интернет, остается белым пятном. И, конечно, авиаперевозчиков подобная ситуация не очень устраивает. Мы уже подали в Госкомиссию по радиочастотам (ГКРЧ) заявку на получение частот. К сожалению, регуляторная база для данного рода деятельности отсутствует. Однако есть надежда, что ГКРЧ примет положительное решение. Тем более что

мы уже знакомы с системой и имеем опыт работы с подвижной спутниковой связью. «РусСат» сотрудничал с компанией Connexion By Boeing. Наши специалисты участвовали и в монтаже и в наладке оборудования. И если ГКРЧ примет положительное решение, мы, возможно, начнем переговоры и с российскими авиаперевозчиками. Но сначала надо получить разрешение, тем более что технологически все готово.

– Услуга доступа в Интернет будет доступна только на авиалиниях? Готовы ли вы общаться на этот счет, к примеру, с железнодорожниками?

– До тех пор, пока ГКРЧ не примет положительного решения, мы не будем выходить на российских потребителей.

– Как скоро услуга может быть запущена?

– Все зависит от того, как быстро нам дадут разрешение и выделят частотный ресурс. Если решение в отношении нас будет принято быстро, то мы будем готовы запустить сервис уже в первой половине 2010 года.

– Просчитывали ли вы бизнес-модель услуги?

– Пока не получены все разрешения, мы детальных моделей строить не собираемся. Нет, конечно, мы прикидываем и ведем какие-то расчеты, но пока рано строить какую-то законченную модель. Я в таких случаях вспоминаю, что у Connexion By Boeing были великолепные маркетологи. И они построили замечательную модель. Однако, как только модель столкнулась с российской действительностью, она оказалась нежизнеспособна.

– Есть ли на рынке отечественное оборудование для предоставления доступа в Интернет во время полета?

– Увы, нет. Но хочется надеяться, что в скором времени недорогое конкурентоспособное российское оборудование все-таки появится. ©