

ГЛОНАСС: ВСЕ ДЛЯ НАС

Вопрос об обязательном оборудовании некоторых видов автотранспорта системами мониторинга ГЛОНАСС/GPS поднимался неоднократно. Соответствующие постановления выходили еще в 2005 и 2008 годах. Касались они перевозчиков, занятых в транспортировке опасных и крупногабаритных грузов, и, что не менее важно, пассажиров. И, несмотря на то что эти постановления не предусматривали ответственности в случае невыполнения предписаний, они вызвали большую волну возмущения и протеста как среди владельцев бизнеса, так и среди пассажиров.

С тех пор системы ГЛОНАСС были значительно улучшены, их показатели стали более точными. Экономия от установки ГЛОНАСС доказана на практике — многие компании добровольно ставят системы спутникового мониторинга. Но споры о необходимости такого оборудования, установленного в обязательном порядке на пассажирском транспорте, не утихают. О том, почему эта тема до сих пор вызывает столь бурную реакцию, об особенностях, плюсах и российских реалиях ГЛОНАСС мы побеседовали с Александром Пилипчуком, коммерческим директором компании «Интеллектуальные системы мониторинга».



Сегодня вопрос об оборудовании пассажирского автотранспорта системами спутникового слежения вновь актуален. В 2013 году вступает в силу соответствующее постановление Правительства РФ. Для чего нужна такая мера? Какие возможности она дает транспортным компаниям и какие ограничения накладывает?

Эта мера — значительный шаг вперед для будущего развития отрасли пассажирских перевозок. Это возможность централизовать всю систему отслеживания транспортных потоков, что приведет к созданию единого информационного пространства по состоянию пассажирского автотранспорта. А это, в свою очередь, прекрасная база для обеспечения безопасности на дорогах, особенно при возникновении экстренных ситуаций.

Рассмотрим пример: во время междугороднего рейса происходит поломка автобуса. Он вынужден совершить незапланированную остановку. При наличии установленного приемника ГЛОНАСС/GPS диспетчер будет автоматически оповещен об этом, он сразу может связаться с водителем, уточнить ситуацию, а если необходима дополнительная помощь,

например, медиков, по имеющимся координатам очень просто определить точное местоположение и быстро добраться до нужного места. Именно так происходит, например, в Европе, где все системы функционируют давно и слаженно.

Ваша компания одной из первых приняла активное участие в государственных программах по оснащению транспорта ГЛОНАСС-приемниками. С какими сложностями Вы столкнулись?

С отсутствием единой диспетчерской базы, инфраструктуры, которая позволяла бы максимально автоматизировать процессы. Для полноценной работы всей системы готово еще не все, несмотря на то, что сделано уже очень многое по внедрению систем мониторинга. Совершенно очевидно: создание, отладка и доработка системы — это вопрос не одного дня. А финансовые вложения со стороны бизнеса на оборудование автотранспорта приемниками ГЛОНАСС/GPS требуются уже сегодня. При этом трудности испытывают в первую очередь владельцы транспорта, приведу пример: несмотря на то что «Автоматизированные центры контроля и надзора» (АЦКН) только создаются, мы регулярно сталкиваемся с фактами безосновательного отказа в постановке на учет в ГИБДД транспортных средств, не подключенных к этим центрам.

К слову о затратах. Сколько денег потребуется на оснащение приемниками каждой единицы транспортной техники?

Многое будет зависеть от того, какие функции, помимо отслеживания нахождения транспортного средства, возлагаются на систему мониторинга. Диапазон цен составляет от 5000 до 28 000 рублей, но в среднем установка только ГЛОНАСС/GPS-приемника на одно транспортное средство обходится в 7000 рублей. Все остальное, например, датчики контроля расхода топлива, камеры видеонаблюдения, счетчики пассажиропотока, дополнительные каналы голосовой связи устанавливается по желанию владельца.

Суммы, конечно, немаленькие, но и не запредельные. И главное, как показал опыт внедрения систем мониторинга, эти затраты окупаются. Благодаря чему происходит экономия?

С финансовой точки зрения наиболее первостепенна и очевидна, пожалуй, экономия ГСМ, ведь благодаря отслеживанию перемещений и статистике пробега транспортного средства можно оценить расход топлива, а при системном подходе экономия эта может составить до 20—30%.

Рейтинг компаний операторов систем спутникового мониторинга

1.	Русские навигационные технологии
2.	M2M телематика
3.	АНТОР бизнес решения
4.	Интеллектуальные системы мониторинга
5.	Автолокатор
6.	Хит телеком — мониторинг транспорта
7.	Цезарь спутник
8.	Штрих-М
9.	Сити поинт
10.	Глобал КДК

Источник: Информационно-аналитическое агентство ФЕАМ.

главное в этом процессе — общий уровень организации труда, менеджмент компаний. При правильном анализе получаемых данных, оптимизации маршрутов, перераспределении потоков автотранспорта и других корректировочных мерах экономия проявится очень быстро.

Много вопросов вызывают сами ГЛОНАСС/GPS-приемники. В частности, бытует расхожее мнение о ненадежности данного оборудования. Насколько ГЛОНАСС-приемники соответствуют критериям качества и есть ли какие-то недостатки по сравнению с GPS-приемниками?

Исторически, можно сказать, что ГЛОНАСС отставал от GPS. Но постепенно разрыв сокращался, и на 100-процентную функциональность эти системы вышли с разрывом в два года: GPS в 1993-м, а ГЛОНАСС — в 1995-м году. Сегодня разрыв не просто сокращен, а полностью исключен. Более того, превосходство российской системы официально признано шведской компанией общенациональной сети спутниковых навигационных станций. В широтах, где располагается Швеция, российская система доказала более высокую эффективность и работоспособность.

Оборудование как любительского, так и профессионального уровня, использующее ГЛОНАСС, чаще всего использует и сигналы GPS, то есть фактически все эти устройства являются гибридным и способны принимать навигационные данные по нескольким радиопоисковым навигационным системам, поэтому с точки зрения точности определения навигационных данных эти устройства не только ни уступают, но и превосходят классические GPS-приемники. А вот по части стабильности работы самих бортовых блоков у производителей пока еще есть потенциал для улучшения качества. И это вполне объяснимо, поскольку объемы производства и сроки эксплуатации GPS-оборудования для мониторинга значительно превосходят эти

же показатели для ГЛОНАСС-трекеров, и производителям еще предстоит пройти этот путь.

Скажите пожалуйста, каких именно изменений операторам спутникового мониторинга стоит ждать после того, как закон вступит в силу?

Наша компания в отрасли с 2009 года. С одной стороны, время нашего выхода на рынок пришлось на не самый радужный период для перевозчиков, которые в силу внешних обстоятельств более осторожно инвестировали в инновации, а с другой — решения в области мониторинга транспорта становились с каждым днем доступнее для потребителей. За счет чего они стали получать все более широкое распространение в последующие годы. Находясь на старте, мы стояли вместе с нашими конкурентами плечом к плечу и имели приблизительно равный потенциал для развития бизнеса, работая в одной среде. Есть компании, которые за это время провели IPO и вышли на международный рынок. Есть те, кто занимают твердые позиции на внутреннем рынке, завоевав доверие потребителей и безупречную репутацию. Правда, найдутся и те, кто так остались стоять на линии старта. К слову сказать, за этот относительно короткий период мы вошли в десятку самых успешных проектов в отрасли, и, на наш взгляд, вступление в силу закона о ГЛОНАСС расстановку сил на рынке мониторинга принципиально не изменит. Сильные станут еще сильнее, а для слабых игроков такие изменения значительных прорывов принести не должны.

МАРИЯ БЖЕЗИНСКАЯ,
ответственный редактор журнала



АВТОВЕКТОР
интеллектуальные транспортные системы

000 Интеллектуальные системы мониторинга
Тел: +7 (495) 694 17 02, 760 09 25, 694 00 85
E-mail: info@intsm.ru
www.intsm.ru

VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



**ТРАНСПОРТ
РОССИИ**

6 – 8 ДЕКАБРЯ 2012
Комплекс «Гостиный двор»,
Москва, Россия

В ПАРТНЕРСТВЕ С




ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 18 00 E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU WWW.TRANSWEEK.RU