

Транспортный мониторинг

Производители оборудования.
Опыт применения таких систем
в России и за рубежом

Автомобили постепенно становятся технологичнее и «умнее». Внедрение различных систем дистанционного контроля, мониторинга, диагностики транспортных средств, начавшееся еще в 80-х годах, сейчас идет стремительно. Автомобильные навигаторы, модули контроля опасных грузов, трекары для междугородних автобусов и многое другое составляют рынок телематических систем, который насчитывает миллиарды долларов США.

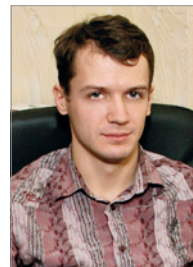
Внедрение сервисов происходит разными путями: одни системы приобретаются и устанавливаются в частном порядке, другие централизованно производителями транспортных средств, а какие-то реализуются на государственном уровне в масштабах страны. В любом случае, для внедрения того или иного сервиса в жизнь требуется построение инфраструктуры, состоящей из ядра сети и множества оконечных устройств.

Впрочем, при реализации того или иного проекта могут возникать свои нюансы, оказывающие влияние на результат. Например, власти Бразилии задались целью уменьшить число угоняемых автомобилей и увеличить число возвращаемых. В связи с этим в 2006 году были начаты работы по внедрению системы противоугонного

отслеживания автомобилей (anti-theft vehicle tracking system).

Национальный совет по транспорту анонсировал новый проект в 2007 году. Изначально планировалось, что развертывание и внедрение системы должно быть выполнено к 2009 году. Однако реализация была задержана по различным причинам, и дедлайн сдвинулся несколько раз.

Одна из основных причин задержек — это концептуальные недостатки решения, заложенные еще на этапе проектирования. Один из таких недостатков заключался в том, что защита от угона являлась основной и единственной задачей как ядра сети, так и оконечных терминалов. Изначально в систему не были заложены возможности расширения функциональности оборудования, добавления поддерж-



Н.А. КУЛИКОВ,
руководитель проектов
ООО «НТЦ ПРОТЕЙ»

ки новых сервисов. Таким образом, в Бразилии образовалась сложная ситуация: в то время как в большинстве стран спутниковое слежение за автомобилями реализуется страховыми компаниями на коммерческой основе, они начали предоставлять данную услугу за государственный счет.

Задержки бразильского проекта были вызваны именно сложностями коммерциализации данного решения. Проект удалось развернуть окончательно только после того, как система была дополнительно модернизирована и в концепцию были добавлены возможности расширения функциональности.

Для отечественной системы экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС», данный опыт является очень ценным, поскольку еще раз подтверждает важность проработки технического проекта до начала реального строительства, а также важность строительства с учетом перспективного развития и возможности дополнительной модернизации.

Предполагается, что с 2020 года все автомобили в России будут оснащены терминалами, поддерживающими систему «ЭРА-ГЛОНАСС». Задачей системы является скорейшее информирование единой службы спасения «112» о случившейся аварии, координатах места ДТП, числе пострадавших, степени повреждения транспортных средств. Все это необходимо, чтобы уложиться в так называемый «золотой час» — наиболее важное время сразу после аварии, когда шанс сохранения жизни раненых наиболее велик.

Российская система «ЭРА-ГЛОНАСС» базируется на европейской инициативе eCall (emergency call) и полностью с ней



