

М2М-ТЕХНОЛОГИИ В СЛУЖБАХ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ

ЖИЗНЬ В СОВРЕМЕННОМ МЕГАПОЛИСЕ НЕВОЗМОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ БЕЗ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ. АВТОМАТИЗАЦИЯ РУТИННЫХ ПРОЦЕДУР И ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ РЕСУРСОВ ПОЗВОЛЯЕТ ОПЕРАТИВНЫМ ЭКИПАЖАМ ДОБИРАТЬСЯ ДО МЕСТА НАЗНАЧЕНИЯ В НЕСКОЛЬКО РАЗ БЫСТРЕЕ. МИРОВОЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ПОМОЩЬ СЛУЖБАМ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ ПОДТВЕРЖДАЕТ ИХ ЯВНУЮ НЕОБХОДИМОСТЬ. В РОССИИ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ НА ТРАНСПОРТЕ ТОЛЬКО НАЧАЛИ ВНЕДРЯТЬ.

АННА ГЕРОЕВА

НАШЕСТВИЕ С ВОСТОКА Одной из первых стран, где все автомобили без исключения было решено связать в единую систему за счет установки специального навигационного оборудования на каждый из них, была Япония. Здесь в середине 80-х годов прошлого века всю дорожную сеть страны оснастили интеллектуальной транспортной системой, которая подразумевала тотальную автоматизацию управления дорожным движением. Новшество подразумевало создание диспетчерской системы быстрого реагирования на всевозможные происшествия под названием ecall. Она была создана для мониторинга транспорта, определения состояния и местоположения автомобиля, передачи пользовательской информации и управляющих сигналов и обеспечения двухсторонней связи между водителем и диспетчером.

Тем самым власти Японии решили не столько упорядочить движение, сколько снизить смертность на дорогах. И им это удалось. «Особенность заключалась в том, что каждый автомобиль в этой стране был оборудован так называемым абонентским телематическим терминалом — бортовым навигационно-коммуникационным оборудованием, которое при возникновении происшествий передавало сигналы в диспетчерский центр. И диспетчеру, который получал консолидированные данные, оставалось собрать информацию и сориентировать автомобили экстренных служб,— говорит директор по развитию бизнеса ГК „Эшелон Геолайф“ Игорь Хереш.— В результате существенно снизилось количество смертей в самых разных ДТП. В 2009 году в Японии погибло около 5 тыс. жителей. В планах страны количество погибших в ДТП снизить до нуля».

Как объяснили ВГ в российской Ассоциации разработчиков, производителей и потребителей оборудования и приложений «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум», не только в Японии, но и вообще во всех зарубежных странах уже давно признали так называемое правило золотого первого часа, в течение которого потерпевших еще можно спасти. И неуклонно этому правилу следуют. «Точной статистики об охвате системами транспортного мониторинга спецтранспорта за рубежом по крайней мере наша организация не ведет. Но с уверенностью можно сказать, что в западных странах давно осознали незаменимость таких систем, активно их применяют и добились неплохих результатов»,— говорит Владимир Климов, исполнительный директор ассоциации.

СПАСАТЬ ПО-АМЕРИКАНСКИ Другие развитые страны тоже постепенно оснащают национальную транспортную сеть телекоммуникационными терминалами. В США с 2001 года разрабатывался так называемый проект

В 2011 ГОДУ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ ОСНАСТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ГУВД ПО Г. МОСКВЕ БОРТОВЫМ НАВИГАЦИОННО-СВЯЗНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ. СЕЙЧАС ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 20%



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

E911, обеспечивающий возможность автоматической передачи информации о местоположении телефона при звонках во всем известную службу спасения «911» (не секрет, что местоположение пользователя можно определить триангуляцией — оценивая мощность сигналов ближайших к его сотовому телефону базовых станций GSM-сети). Американская комиссия по связи разрешила передачу данных о местоположении абонента при совершении звонков в экстренную службу — это был первый этап внедрения системы. Следующим этапом совершенствования новой системы стало обновление инфраструктуры служб экстренного реагирования. Согласно новому плану технической модернизации, каждый пострадавший может передать в службу «911» голосовую, текстовую и даже видеoinформацию с места происшествия. Причем не только с мобильного теле-

фона, а с любого устройства связи. При этом экстренные службы при приеме звонков будут иметь возможность получать данные о местоположении от сотовых и фиксированных телефонов, датчиков и других устройств, в том числе установленных на автомобилях и автоматически срабатывающих при авариях. Исследованиями и разработками автоматизированной системы NG9—1—1 министерство транспорта США занимается с 2006 года. В 2010 году завершились все тестовые работы. В течение текущего года США планируют полностью перейти на систему NG 9—1—1.

ЕВРОПА: ЕДИНОГО СТАНДАРТА НЕТ

Немного сложнее ситуация с внедрением телематических систем в помощь службам быстрого реагирования сложилась в объединенной Европе. Для стран Евросоюза с 2001

года разрабатывается свой проект eCall. «Унифицированного стандарта здесь пока нет. Он появится к 2013 году»,— говорит Игорь Хереш.

Но стандарт, уверены специалисты, обязательно появится. К 2013 году на всех новых автомобилях, продаваемых в странах-участниках, должны быть установлены навигационно-коммуникационные устройства, которые срабатывают при аварии и передают по каналам GSM-связи через номер 112 информацию об автомобиле и его координатах на ближайший или наиболее удобный пункт обработки вызовов.

Некоторые страны Евросоюза, не дожидаясь судьбоносных законов, уже начали внедрение систем на некоторых видах транспорта. Например, в Германии с 2005 года навигационно-связными приборами GPS оборудуют фуры

ПРЯМАЯ РЕЧЬ ХОРОШО ЛИ ПОДГЛЯДЫВАТЬ ЗА СОТРУДНИКАМИ?

Сергей Шишкарев, председатель комитета госдумы по транспорту:

— Это вполне оправданно, если речь идет о выполнении сотрудниками своих рабочих обязанностей. Контроль за перемещением корпоративного транспорта — эффективный способ борьбы с различными злоупотреблениями, если, конечно, при этом не нарушаются конституционные права граждан на частную жизнь.

Роман Авдеев, владелец московского кредитного банка:

— Конечно, плохо. Свободный труд уже давно победил, и когда мы возвращаемся к рабству — а подглядывание за сотрудниками и есть настоящее рабство, начинает пахнуть деградацией. Система контроля за сотрудниками через служебный транспорт неэффективна — она просто не будет работать. Другое дело, когда следят за коммерческим транспортом и пытаются его оптимизировать. Такое решение я поддерживаю, потому что оно реально помогает сократить расходы, например, на бензин.

Андрей Свириденко, президент группы компаний SPIRIT:

— Контроль за перемещением сотрудников на корпоративном транспорте позволяет поднять эффективность бизнеса. Появляется возможность отслеживать, как сотрудники используют ресурсы компании, например бензин или рабочее время. Вообще навигационные технологии увеличивают эффективность работы транспорта, а в случае угона даже помогают найти машину. Корпоративный рынок навигации делает маршруты оптимальными, а водители грузовиков, например, перестают использовать транспорт в личных целях. Главное в этом вопросе — не играть в шпионские игры. Все же давно привыкли к тому, что сотовый оператор, зная, у какой вышки вы находитесь, может с точностью определить ваше местонахождение. Да и транзакции по банковской карте тоже выдают, где вы находитесь.

Виктор Батурин, гендиректор компании «ИНТЕКО-АГРО»:

— Можно следить за сотрудниками, если это не превышает стоимость содержания сотрудников. Но нормальный руководитель эту услугу получает бесплатно. Они же все равно друг за другом наблюдают и докладывают начальству. У Сталина все за всеми следили, и он все знал.

Олег Сысуйев, первый зампред совета директоров альфа-банка:

— Это абсолютно расходится с этикой и моралью, но противостоять «большому брату» совершенно бессмысленно: интернет, телекоммуникации, электроника. . . люди должны привыкнуть к совершенно другой жизни, все постоянно будет просматриваться и прослушиваться. Возможно, мир от этого станет чище.

Валерий Шнякин, член совета федерации:

— Подсматривать и уж тем более следить — нет. А вот контролировать перемещения служебного транспорта — да. На то он и служебный. ГЛОНАСС позволяет успешно решать эту задачу. Причем главное тут вовсе не возможность уличить

нерадивого подчиненного в отклонении от заданного маршрута, хотя и это в наших условиях порой бывает нелишним. Но представьте себе, произошло ЧП с машиной где-нибудь в глухом месте, где мобильная связь не действует. Вот тут-то ГЛОНАСС и поможет оперативно отреагировать — послать подменную машину для выполнения задачи, а может, даже спасти людей, попавших в экстремальную ситуацию. . .

Ефим Шифрин, артист:

— Если не заглядывать в места, где люди занимаются личными интимными делами, то ничего особенного в этом нет. Но и спокойствия слежка не добавляет: сотрудники будут более нервными, а у начальства добавится работы. Хотя в спортзале, где я занимаюсь, видеокамеры на каждом шагу. К ним все привыкли и не обращают внимания.

Михаил Жуков, генеральный директор компании HEADHUNTER:

— Многие компании следят за своими сотрудниками — проверяют корпоративную почту, записи в блогах и социальных сетях, записывают телефонные разговоры. Некоторые даже следят за блогами сотрудников конкурентов. Особенно практика контроля персонала распространена в компаниях с государственным капиталом, на оборонных предприятиях и в банках. Степень контроля зависит от отдела: сильный контроль всегда ведется за IT-подразделениями, программистами, департаментами финансов и развития. Что касается слежки за корпоративным транспортом, то возможно несколько вариантов. Для компаний, чей бизнес связан с перевозками людей или грузов, практика отслеживания машин абсолютно нормальна и даже необходима. Оператор всегда должен знать, где его машины сейчас находятся — это основа таких бизнесов. Что касается отслеживания перемещений корпоративных автомобилей для персонала компании, то если это делается открыто, с помощью сотовых сетей или спутников, — это нормально, хотя и редко где встречается. Я слышал только об одной компании, которая ввела такую систему. Обычно водители (или их пассажиры) просто сообщают руководству или коллегам, где они сейчас и куда едут — это часть корпоративной культуры. В случае же, если это делается тайно, то это незаконно, как незаконна любая слежка за людьми, проводимая без санкции милиции или следственных органов. Вряд ли эта практика применяется даже в крупнейших госкорпорациях.

Владимир Некрасов, генеральный директор CONTOUR COMPONENTS:

— Скрытно подглядывать и подслушивать нельзя, потому что аморально. А явно — можно, потому что компания существует для клиентов по большому счету, а не для сотрудников. Все, что хорошо для клиентов и не нарушает закон, допустимо. Например, меня всегда как клиента интересовал вопрос, не плюют ли в мой суп повара. Даже если я знаком с хозяином ресторана, он не может мне этого гарантировать, не поставив камер наблюдения во все помещения, где можно плюнуть в мой суп.