НЕ БУДУЩИМ ЕДИНЫМ...

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТЕЛЕМАТИЧЕСКИХ УСЛУГ ДОВОЛЬНО МОЛОДОЙ. ФОРМИРОВАТЬСЯ ОН НАЧАЛ ТОЛЬКО В 2000-Е ГОДЫ, КОГДА СТАЛИ ПОЯВЛЯТЬСЯ ПЕРВЫЕ РЕШЕНИЯ, ОСНОВАННЫЕ НА GPS-НАВИГАЦИИ. СЕРЬЕЗНО В РОССИИ ЗАГОВОРИЛИ О ТЕЛЕМАТИКЕ ТОЛЬКО В 2007 ГОДУ. И СЕГОДНЯ О ПРОДВИЖЕНИИ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РОССИИ ЗАЯВЛЯЕТ ВСЕ БОЛЬШЕ КОМПАНИЙ. О СВОИХ РАЗРАБОТКАХ ОНИ РАССКАЗАЛИ КОРРЕСПОНДЕНТУ BG ЕКАТЕРИНЕ ШМАТОВИЧ.

Директор по развитию ГК «Эшелон Геолайф» Игорь Хереш говорит „Ъ“, что его компания сейчас разрабатывает все существующие направления телематики. Однако у компании есть флагманские вещи, которые и приносят основную прибыль — в частности, очень популярна услуга по управлению автопарками. Например, перед фирмой, которая занимается производством и продажей молочной продукции, стоит задача вовремя доставить молоко, творог, сметану и другие продукты в супермаркет, да так, чтобы ничего по дороге не испортилось. Тогда эта компания обращается к поставщикам телематических услуг и устанавливает на свои грузовые автомобили специальные датчики, которые отслеживают, с какой скоростью едет груженная товаром машина, едет ли она по правильному маршруту, не останавливается ли в неположенных местах. С помощью датчиков можно также узнавать температуру в кузове машины, где находится молоко, а также контролировать уровень расходуемого бензина. Все эти данные передаются на компьютер диспетчеру. «Эта услуга для корпоративных заказчиков не является очень дорогой: в среднем за управление автомобильными парками абоненты платят от 300 рублей в месяц за один автомобиль»,— утверждает господин Хереш.

Поставщики телематических услуг неплохо зарабатывают и на защите автомобилей от угонов. По словам экспертов, в связи с тем, что криминальный рынок в России довольно профессионален, «противоугонные системы востребованы как у частного клиента, так в бизнес-среде. В среднем защита от угона машины обходится автовладельцу в 1,5–2 тыс. руб. абонентской платы в месяц (вне зависимости от типа транспортного средства) плюс расходы по установке датчика-метки, по которому автомобиль можно отследить при помощи спутниковой группировки.

Развивать этот рынок помогают и страховые компании, которые готовы предоставлять скидку клиентам, автомобили которых оснащены спутниковой противоугонной системой. Они заинтересованы в снижении статистики автоугонов не меньше автовладельцев. Сегодня провайдеры страховых услуг все чаще интересуются услугой типа «Умное страхование», когда в машину клиента устанавливаются специальные датчики, которые отслеживают, как часто он ездит на своем автомобиле, с какой скоростью, громко ли слушает музыку во время езды, часто ли перестраивается и болтает ли во время езды по мобильному телефону. Все данные передаются в страховую компанию, где на их основании формируется стоимость страхового пакета. «У лихачей страховка выйдет дороже, у спокойных водителей — дешевле. Эту услугу мы начали внедрять только в прошлом году, но думаю, что в дальнейшем она будет очень популярной»,— рассказывает „Ъ“ Игорь Хереш.

Неплохо также продается услуга, благодаря которой родители могут 24 часа в сутки отслеживать, где находится их ребенок. На руку ребенка надевается (или просто кладется в портфель) специальный браслет со встроенным датчиком, и в течение дня родителям на мобильный телефон либо на специальное ручное устройство приходят SMS-уведомления о том, где их чадо — в школе, дома или на тренировке. Периодичность отправки SMS устанавливают сами родители.

ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ГК «ЭШЕЛОН ГЕОЛАЙФ» ИГОРЬ ХЕРЕШ: ВО ФРАНЦИИ ЕЩЕ ПЯТЬ ЛЕТ НАЗАД СЛЕЖЕНИЕ ЗА ПОЖИЛЫМИ ЛЮДЬМИ ТОЖЕ КАЗАЛОСЬ ФАНТАСТИКОЙ — СЕГОДНЯ ЭТО СТАЛО НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ ФРАНЦУЗСКОЙ МЕДИЦИНЫ

«Эта услуга уже пользуется неплохим спросом у покупателей. Тем более что абонентская плата за „слежение за ребенком“ начинается всего со 100 рублей в месяц»,— отмечает Игорь Хереш.

Впрочем, в ассортименте телематических операторов также есть и более дорогостоящее предложение для пожилых или больных людей. Тут снова фигурирует браслет — только вмонтированные в него датчики показывают уже не только местонахождение человека, но и уровень его кровяного давления, пульс, уровень сахара в крови.

Все замеры в режиме онлайн передаются на компьютер его лечащего врача, и в случае обнаружения тревожных данных, скажем, о повышении давления, медику отправляется экстренное сообщение. То есть и родственники, и медики всегда могут контролировать состояние больного в дистанционном режиме. К сожалению, для рядовых российских пенсионеров, которые живут на 5 тыс. рублей в месяц, такая услуга пока недоступна. «Эту технологию сейчас испытывают только в платных коммерческих клиниках, и она предоставляется только состоятельным людям. Стоимость такого удовольствия — несколько тысяч долларов. Но мы искренне надеемся, что в скором будущем услуга будет доступна большинству пенсионеров в России. Для этого нужно развивать рынок телематики, опираясь на западный опыт. Во Франции еще пять лет назад слежение за пожилыми людьми тоже казалось фантастикой — сегодня это стало неотъемлемой частью французской медицины»,— говорит Игорь Хереш.

Еще одно направление работы компании — популярная сегодня борьба с пробками. «Эшелон Геолайф» активно работает над появлением в России умных светофоров. «Представьте, что вы едете по дороге и видите, как впереди начала образовываться пробка. Но перед вами умный светофор, который тоже понимает, что возле него скопилось много машин, и он будет не только пропускать их вперед быстрее, но и передаст впереди стоящим светофорам информацию о заторе. Таких технологий в России пока нет, но мы их активно разрабатываем и надеемся, что в будущем это станет одним из очень востребованных и стремительно развивающихся направлений»,— заключил господин Хереш.

В отличие от ГК «Эшелон Геолайф», которая сегодня живет в основном за счет продажи телематики бизнесу и частными клиентами, другой не менее известный игрок этого рынка — ГК «М2М телематика» — предпочитает зарабатывать на государственных проектах. Недавно компания по заказу столичного правительства разработала для московской милиции Систему управления мобильными нарядами. В рамках программы 1,3 тыс. автомобилей, принадлежащих ГУВД Москвы, были оснащены специализированным бортовым оборудованием на базе ГЛОНАСС, благодаря которому дежурные диспетчерской службы теперь могут в режиме реального времени контролировать передвижение этих машин и оперативно направлять их к месту происшествия. «Эта технология позволила сократить время реагирования на происшествия и совершенные преступления. По результатам внедрения системы, например, в 2010 году было раскрыто 460 преступлений, среди которых кражи, убийства, разбои, грабежи»,— говорит „Ъ“ исполнительный директор ГК «М2М телематика» Алексей Смятских.

Фирма также активно включилась в воплощение планов правительства РФ по оснащению оборудованием на базе ГЛОНАСС всех транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и опасных грузов. Так, в прошлом году в Марий Эл «М2М телематика» установила навигационную аппаратуру на 350 пассажирских автобусов. Теперь можно отслеживать как движение этих автобусов по запланированному маршруту, так и соблюдение водителями правил дорожного движения. С диспетчерского пункта системы можно посмотреть, где в данный момент находится автобус, какое количество рейсов он совершил и не сошел ли с маршрута вследствие поломки или аварии.

В Рязани «М2М телематика» ведет проект по внедрению элементов интеллектуальных транспортных систем. Уже сегодня в городе система ГЛОНАСС контролирует весь муниципальный транспорт (автобусы, троллейбусы, машины МЧС и скорой помощи, транспорт специальных технических служб). «В результате регулярность движения пассажирского транспорта возросла до 99,9%, а экономия на горюче-смазочных материалах достигла 20%. Службы экстренного реагирования приезжают на место происшествия вовремя, а скорость прибытия медицинских бригад в Рязани даже возросла на 10%»,— говорит господин Смятских.

Группа компаний «М2М телематика» также является поставщиком навигационных систем для спецтехники МЧС России. Разработанный компанией комплект навигационного оборудования для спасателей включает абонентский ГЛОНАСС/GPS-терминал M2M-Cyber GLX с устройством голосовой связи с диспетчером, а также тревожными кнопками и датчиком уровня жидкости, что просто необходимо для пожарных машин. Похожие услуги компания оказывает также Государственной фельдъегерской службе.

Алексей Смятских отмечает, что работать с госзаказом сегодня выгодно, так как «объем потребности органов федеральной и муниципальной власти составляет, по разным оценкам, от 0,7 млн до 1 млн телематических устройств. А ежегодный объем этого рынка может составить 4 млрд рублей в год». Если говорить подробнее, то стоимость оборудования одного транспортного средства новейшей навигационной системой составляет порядка 20–40 тыс. рублей — все зависит от количества дополнительно устанавливаемых датчиков, контролирующих работу машины. Однако эксперты компании уверяют, что внедрение такой системы на крупном предприятии (имеющем большой автопарк) окупается за несколько месяцев. Только экономия топлива может составлять несколько миллионов рублей в месяц.

Что же касается интеллектуальных транспортных систем (ИТС), то их окончательную стоимость назвать трудно. «Тут цены прыгают. Например, стоимость оснащения входящей в систему ИТС „Умной остановки“ варьируется от 150 тыс. до 400 тыс. рублей, а оборудование для „Безопасного автобуса“ стоит около 300 тыс. рублей» — заключил господин Смятских. ■

ВСЕ ЗАМЕРЫ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН ПЕРЕДАЮТСЯ НА КОМПЬЮТЕР ЕГО ЛЕЧАЩЕГО ВРАЧА, И В СЛУЧАЕ ОБНАРУЖЕНИЯ ТРЕВОЖНЫХ ДАННЫХ, СКАЖЕМ, О ПОВЫШЕНИИ ДАВЛЕНИЯ, МЕДИКУ ОТПРАВЛЯЕТСЯ ЭКСТРЕННОЕ СООБЩЕНИЕ