

# УМНЫЕ ДОРОГИ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ В РОССИИ НАКОНЕЦ ОСОЗНАЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ СКОРЕЙШЕГО СОЗДАНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ. УСПЕХ РАЗРАБАТЫВАЕМЫХ СЕЙЧАС ПРОЕКТОВ В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ ОТ ТОГО, СМОЖЕТ ЛИ РОССИЯ ПЕРЕНЯТЬ 40-ЛЕТНИЙ ОПЫТ ДРУГИХ СТРАН. РЕЗУЛЬТАТЫ ОЖИДАЮТСЯ ВПЕЧАТЛЯЮЩИЕ: СВОБОДНЫЕ ДОРОГИ, СУЩЕСТВЕННОЕ УМЕНЬШЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ВЫБРОСОВ, СОКРАЩЕНИЕ АВАРИЙНОСТИ, ТРАВМАТИЗМА И СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ. МАКСИМ ИСАЕВ

**СНАЧАЛА НЕ БЫЛО НИЧЕГО** Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) появились в мире примерно 40 лет назад. В 70-е годы XX века в Токио были те же проблемы, что сейчас в Москве. Постоянные автомобильные пробки, а из-за них огромные потери времени, ухудшение экологической ситуации, повышенные аварийность, травматизм и смертность на дорогах. Причина состояла в том, что практически каждый японец обзавелся автомобилем. Где эти автомобили ставить, было не понятно, как их обслуживать — тоже, существующая дорожная сеть не справлялась.

Для решения комплекса этих проблем в 1974 году в Японии была запущена государственная программа. В ее реализации под руководством премьер-министра участвовали профильные ведомства, включая полицию, спасателей, связистов, транспортников, а также частные компании. Были выделены колоссальные деньги, привлечены лучшие специалисты. За 20 лет страна сумела переломить ситуацию. За 40 — стать мировым лидером в области управления транспортными потоками. Сегодня в Токио проблем с пробками нет. Есть уникальная транспортная инфраструктура. А попавшему в этот город впервые кажется, что он прибыл на другую планету.

Проблемы с мобильностью, безопасностью на дорогах, с загрязнением окружающей среды автомобильными выхлопами пришлось решать и другим странам. «В США к формированию национальной стратегии в области создания систем управления транспортом приступили в конце 1980-х годов. А в 1990-х годах решением транспортной проблемы занялись и европейцы. Еврокомиссия приняла концепцию развития интеллектуальных транспортных систем, которая поддерживалась европейским парламентом. В рамках этой концепции стали развиваться национальные стратегии стран — участниц ЕС. Таким образом, в мире образовалось три крупнейших центра развития интеллектуальных транспортных систем. Это Азиатско-Тихоокеанский регион (Япония, Южная Корея, Китай, Малайзия, Австралия, Новая Зеландия), где Япония задает вектор развития, Америка (США и Канада) и Европа. Они и формируют глобальный рынок ИТС в течение последних 20 лет», — комментирует директор НП «ИТС — Россия» Владимир Крючков.

**МЫ ПОЙДЕМ СВОИМ ПУТЕМ?** В России работа по созданию интеллектуальных транспортных систем только начинается, хотя первые попытки влиться в общий процесс и воспользоваться уже существующими японскими и американскими разработками были предприняты несколько лет назад. В 2003 году было создано некоммерческое партнерство «ИТС — Россия». «В первую очередь в НП «ИТС — Россия» вошли компании, занимающиеся развитием ГЛОНАСС и космической отрасли в целом, в общей сложности порядка 70 предприятий. Присоединились крупные научные центры — МАДИ, МФТИ и другие. Пришли крупнейшие игроки из связи, например „Билайн“», — комментирует Владимир Крючков. Партнерство имеет четко сформулированную программу, учитывающую как международный опыт аналогичных организаций, так и локальную специфику.

**М2М ИДЕТ В «ДОЗОР»** Война, как известно, самый действенный стимулятор технологического прогресса. Причем совершенно не важно, кто и с кем воюет — страны друг с другом, колхозник с за-сухой или полицейский с преступностью: в схватке рождаются самые прогрессивные идеи из разряда «как сделать это лучше». Война с автогонщиками никогда не заканчивается. Так

что совершенно не удивительно, что средства защиты развиваются активно и постоянно. Именно противоугонные системы стали первым из средств применения М2М и геоинформационных технологий на транспорте (по крайней мере, если говорить о нашей стране). Причем если вчера классические системы представляли собой сложные электронные комплексы, рассчитанные в основном на блокировку

систем автомобиля в случае несанкционированного движения, на нынешнем этапе развития система защиты автомобиля от угона уместилась пока еще не в спичечную коробку, но в корпус небольших размеров весьма скромной массы. Пример реализации компактной системы слежения — комплекс «Дозор», выпущенный на рынок в прошлом году проектом Auto.ru. Это один из первых коробочных продуктов для

защиты автомобиля от угона и спутникового мониторинга. Уникальность его состоит в том, что любой желающий может самостоятельно установить его в автомобиль, не прибегая к помощи специализированного центра или салона. Приобретая «Дозор», пользователь получает логин и пароль от личного кабинета на сайте, при помощи которого может управлять всеми услугами, наращивая дополнитель-

ный арсенал функций или, наоборот, убирая ненужные ему сервисы. Базовая услуга, которая доступна каждому установившему на свой автомобиль комплект «Дозор», — это мониторинг. Через личный кабинет пользователь может просматривать маршруты передвижения своего транспортного средства, вести историю перемещения, получать отчеты о ключевых событиях выбран-

ном способом связи (мобильный телефон или email), узнавая тем самым о скорости, пробеге автомобиля, местах и длительности стоянки и многом другом. Также у него есть возможность настраивать в онлайн-режиме на карте «геозоны» — самостоятельно заданные участки произвольной формы и размера, о входе и выходе из которых в зависимости от настроек будут приходить оповещения.

Дополнительно у пользователя «Дозора» имеется возможность подключения широкого набора опций для расширения функциональных возможностей своей системы. Среди них — опция «Блокировка», предоставляющая возможность заглушить двигатель автомобиля по запросу владельца звонком в диспетчерский центр. И опция «Реагирование», которая позволяет в случае попытки угона обеспе-

чить немедленную связь с оперативными службами. Опция «Комплексная спутниковая противоугонная защита», подключив которую можно превратить «Дозор» в аналог полноценной спутниковой противоугонной системы, с ней транспортное средство будет под контролем диспетчерского центра. Затраты на сервис варьируются в соответствии с выбранным тарифом.



В РАБОТЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ОБЯЗАННОСТИ ЧЕЛОВЕКА МИНИМИЗИРОВАНЫ — В ОСНОВНОМ СВЕДЕНЫ К МОНИТОРИНГУ

«ИТС — Россия» — это, во-первых, объединение профильных специалистов. Во-вторых, независимая площадка для обмена успешно реализованными проектами и информацией. Независимая экспертиза плюс общественный контроль со стороны профессионального сообщества и средств массовой информации создают здоровую конкурентную и антикоррупционную среду, крайне благоприятную для городских, региональных и федеральных органов власти при принятии решений. Ведь на решение дорожных и транспорт-