

# ВООРУЖЕННЫМ ВЗГЛЯДОМ. РЫНОК СМТ В РАМКАХ СТРАНЫ

ОПЫТ КОМПАНИИ OMNICOMM



**АЛЕКСАНДР  
СЕЛИВАНОВ**

Директор по развитию компании, руководитель Аналитического центра Omnicomm

На рынке систем мониторинга транспорта в странах постсоветского пространства — более 200 игроков. Совокупное число их дилеров — более 1000. И 89% этих компаний полагают, что рынок будет расти и впредь. О том, почему так популярны системы мониторинга транспорта и контроля расхода топлива, как быстро окупается их установка и как выбрать производителя решения, нам рассказал Александр Селиванов, директор по развитию компании, возглавляющий Аналитический центр Omnicomm

— Александр, как вы оцениваете современное состояние рынка систем мониторинга и контроля расхода топлива?

— Сразу скажу, что Omnicomm явно входит в те 89% компаний, которые предсказывают рост рынка. Я думаю, что российский рынок мониторинга транспорта будет бурно расти еще, как минимум, 5 лет. Этому будут способствовать государственные программы (ЭРА-ГЛОНАСС).

При этом лидеры отечественного рынка оборудования для мониторинга транспорта — «Техноком» и Omnicomm, которые произвели примерно по 300 тысяч штук бортовых терминалов и датчиков уровня, — являются заметными игроками и на европейском рынке. Как и группа компаний НИС M2M, занимающая по обороту около 30% российского рынка мониторинга.

Емкость российского рынка датчиков уровня топлива — 200 000 штук, а систем мониторинга транспорта — 400 000 терминалов. Причем спутниковый мониторинг востребован во всех сегментах транспортной отрасли, а топливные датчики — в промышленном, транспортном и гражданском строительстве, нефтегазовой и горнодобывающей промышленности, т.е. тех отраслях, которые потребляют много топлива.

— Насколько экономически эффективно внедрение систем мониторинга?

— Если учесть, что доля расходов топлива в себестоимости пробега может достигать 40% и более, введение контроля этого расхода дает возможность увеличить прибыль перевозчика, как минимум, на 15—20%.

К тому же мониторинг транспорта повышает прозрачность всех бизнес-процессов компании. Ведь на эффективность использования автопарка влияют не только водители, но и механики, которые следят за состоянием машины и должны вовремя проводить профилактику и ТО, и экспедиторы, которые дают водителям задание на работу.

Объективные показатели по местоположению и маршруту, пробегу и расходу горючего служат базой для анализа работы всех звеньев компании, повышают дисциплину, позволяют эффективно мотивировать сотрудников.

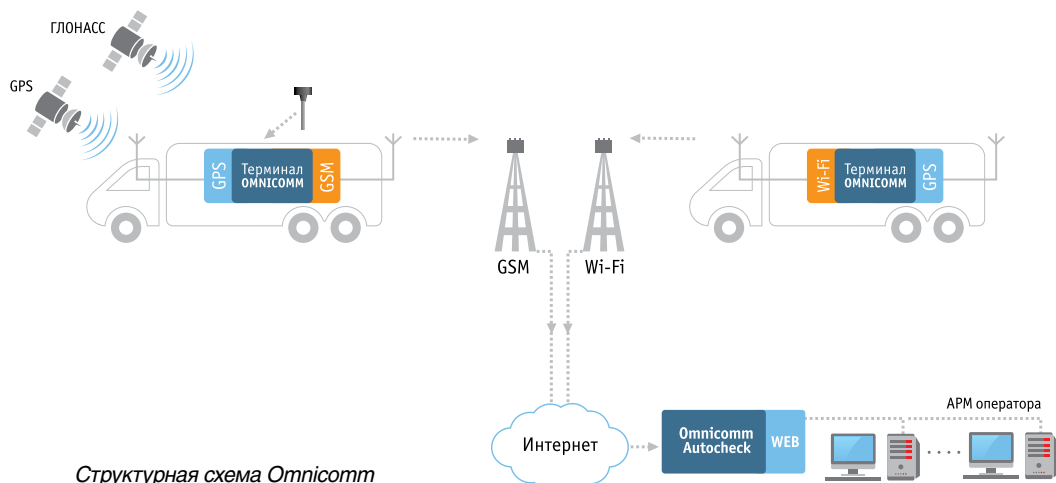
— Допустим, решение принято, система мониторинга и контроля топлива внедрена. Как быстро «внедренец» увидит отдачу?

— В первую очередь это зависит от объема потребления топлива. Также очень важно качество управления парком транспортных средств. В среднем установка системы мониторинга транспорта окупается за 2—4 месяца.

Например, наша компания оснастила системой мониторинга и контроля расхода топлива Omnicomm 98 единиц транспортных средств и спецтехники предприятия нефтегазовой промышленности: 18 трубоукладчиков, 13 бульдозеров, 10 экскаваторов, 14 агрегатов для сварки трубопроводов, 35 единиц различной колесной техники, 8 автотопливозаправщиков. На оснащение потратили 3,283 млн руб. Экономия на ГСМ, а также совокупная стоимость несанкционированного расхода топлива за первый ме-



По оценке Berg Insight, в 2010 году в ЕС системами мониторинга оснащено более 1 млн машин. Прогноз на 2014 год — более 16 млн оснащений!



сяц эксплуатации системы составили 1,014 млн руб. Иначе говоря, срок окупаемости системы только за счет сокращения расходов на ГСМ — чуть больше 3-х месяцев. При этом снизились простои техники, выявились случаи недолива топлива на некоторых АЗС. Последнее, кстати, особенно важно: зачастую в низкой эффективности транспорта стремятся обвинить водителей, а потом выясняется, что не было хищения топлива — была недобросовестная работа автозаправочных станций.

А максимальный эффект внедрения системы контроля расхода топлива FMS и мониторинга FAS составил 80%. Такой результат был получен после установки нашего оборудования на асфальтоукладочный каток.

**— На рынке систем мониторинга на постсоветском пространстве — более 200 игроков. Как выбрать продукт из такого многообразия, на что обратить внимание?**

— Во-первых, нужно решить, какие параметры работы машин руководству важно контролировать. Для спецтехники, к примеру, актуальнее всего контроль заправок и сливов, а также отслеживание времени работы и простоя. Для компаний-перевозчиков хищения топлива несколько менее важны, зато необходим контроль пробега единицы и отслеживание маршрута ее перемещений для оптимизации логистических схем.

Опыт нашей компании показывает, что в российских условиях для эффективной системы контроля техники критичны следующие параметры:

- точность показаний;
- адекватное ПО, выводящее информацию в пригодном для анализа виде;
- вандалоустойчивость;
- устойчивость к термическим и вибрационным воздействиям (в случае с карьерной техникой).

Как показывает практика, решающим фактором при выборе системы контроля является итоговая эффективность ее внедрения. К примеру, на рынке существует множество систем мониторинга, аналогичных системе Omnicomm, однако при большой вариации стоимости далеко не все из них оказываются эффективными. Эффективное дешевле не бывает, а поэтому низкая цена, как правило, означает отсутствие у производителя денег на качественную доработку системы, техническую поддержку и сервис. Именно поэтому только реальное тестирование различных систем на технике предприятия может дать ответ на вопрос: на какой из них остановить выбор?

Сегодня Omnicomm располагает оборудованием для удовлетворения потребностей любого предприятия. Наша система мониторинга позволяет осуществлять полный контроль сливов и заправок, скорости и пробега, маршрута и местоположения, времени работы или простоя техники. Подавляющую часть строительных, добывающих и нефтегазовых компаний полностью устраивает данный функционал. Система Omnicomm предназначена для предприятий, заинтересованных в оптимизации логистики, отслеживании маршрутов техники в режиме реального времени, а также определении на карте мест сливов, заправок и стоянок машины.

**— Вы уже рассказали о том, как системы компании работают в нефтегазовой отрасли. А есть ли успешные примеры внедрения на предприятиях-грузоперевозчиках?**

— Приведу лишь один из многих примеров установки нашей системы на предприятии, занимающемся грузоперевозками. Автопарк компании состоял из седельных тягачей, а систему Omnicomm устанавливали на автомобили МАЗ. Техника эксплуатировалась в ненормированном режиме (тягачи перевозили металл) и заправлялась на АЗС сторонних компаний по топливным талонам.

Систему мониторинга и контроля расхода топлива мы установили в середине августа, тогда же обучили персонал. «Контрольную проверку» работы системы провели меньше чем через 3 месяца. Норма расхода топлива до установки системы составляла 45 л/100 км. А после установки она снизилась до 28 л/100 км. Таким образом, экономия на топливе для одного тягача составила 74 982 руб., а в год это в среднем даст 899 793 руб. экономии.

**ЛИДЕРЫ РЫНКА ТЕРМИНАЛОВ И ДАТЧИКОВ УРОВНЯ ТОПЛИВА**

(в порядке уменьшения рыночной доли в количественном выражении установленных бортовых терминалов по итогам 2012 г.)



**ОСНОВНЫЕ ИГРОКИ РЫНКА ТЕРМИНАЛОВ СНГ:**

- Техноком (Челябинск)
- М2М телематика (Москва)
- Русские Навигационные Технологии (Москва)
- Teltonika (Вильнюс)
- ГалилеоСкай (Пермь)
- СКАУТ (Санкт-Петербург)
- Omnicomm (Москва)

**ОСНОВНЫЕ ИГРОКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ДАТЧИКОВ УРОВНЯ ТОПЛИВА:**

- Omnicomm (Москва)
- Технотон (Минск)
- Сапсан (Челябинск)
- Русские Навигационные Технологии (Москва)
- РКС (Киев)

**НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫЕ РОССИЙСКИЕ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТА:**

**МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТА:**

- Автограф (разработчик — Техноком, Челябинск)
- Система компании М2М телематика (Москва)
- Автотрекер (разработчик — Русские Навигационные Технологии, Москва)
- СКАУТ (разработчик — СКАУТ, Санкт-Петербург)
- Omnicomm (разработчик — Omnicomm, Москва)

**НАИБОЛЕЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ДАТЧИКИ УРОВНЯ ТОПЛИВА:**

- Omnicomm LLS (Omnicomm, Москва)
- Стрела (Сапсан, Челябинск)
- DUT-E (Технотон, Минск)

Постоянный мониторинг показал, что компания упускает прибыль: простои автопарка превышают 40%. Оптимизация работы автопарка в соответствии с нашими рекомендациями позволит грузоперевозчику наверстать упущенное.

**— Показатели, конечно, впечатляют. Но российские реалии таковы, что персонал перевозчика — особенно водители — зачастую активно против таких новинок. Причем их активность нередко принимает весьма разрушительные формы...**

— Да, вы правы, такая проблема есть, особенно в регионах. Например, один наш клиент — нижегородский перевозчик автомобилей «Агат-Логистик» — рассказывал, что водители выводили систему из строя, всячески стараясь уйти от контроля. Сотрудники были уверены, что всегда и со всеми можно все решить «полюбовно», поэтому потом были и попытки подкупа, и даже угрозы. Но решительные меры руководства — штрафы (и увольнения злостных нарушителей) — быстро нормализовали ситуацию. Теперь средняя экономия топлива на предприятии составляет порядка 120 тонн дизельного топлива в месяц. Несложно посчитать, что даже при 20 руб. за литр ДТ ежемесячная экономия составит 2,5 млн рублей.

Хочу заметить, что наши терминалы не так-то просто сломать — они надежно защищены от вандалов. Любые попытки нарушения в связи компонентов однозначно фиксируются в системе. Понятно, что, если задаться целью уничтожить оборудование, то все возможно. Но вот обмануть наши терминалы нельзя — проверено на практике. К тому же Omnicomm предоставляет пожизненную гарантию на все производимое оборудование.