

Новые GPS-устройства способны не только отслеживать топливных мошенников, но и помогают фирмам организовать работу на более эффективном уровне.

GPS-мониторинг способен не только следить и ловить

На рынке GPS-мониторинга веют новые ветры. Наряду с производителями грузовиков данную услугу на рынке могут предложить и независимые предприятия.

На подходе новые спутниковые технологии, и услуга мониторинга уже больше не сосредоточена на одном лишь отслеживании топливных краж. Инновациям на рынке транспортной телематики всегда сопутствовали сравнительно высокие цены на оборудование и услуги. В роли главных «застрельщиков» в этой области выступали производители грузовиков, которые создавали конкретную систему (например, Volvo Dynafleet или Mercedes Fleetboard) именно для своих собственных нужд. К настоящему моменту практически в каждом государстве, в зависимости от величины рынка, имеется от трёх до десяти серьёзно воспринимаемых провайдеров, которые конкурируют с системами от производителей грузовиков прежде всего в плане более низкого ценового уровня и более открытой платформы программного обеспечения.

Первый толчок для применения мониторингового решения дало транспортным предприятиям получение распространения в первой половине минувшего десятилетия в Западной Европе (а во второй половине - в Вос-

точной Европе) недопустимо крупное потребление транспортных средств для собственного блага, просто расточительство или глупость при его использовании (ложные путевые маршруты). В государствах с советским прошлым к этому добавилась ещё и проблема кражи топлива. Услуги были скорее реактивными - занимались уже случившимися и просто обнаруживаемыми проблемами.

Содержание услуги изменилось

Сейчас можно заметить, что вся сфера деятельности изменилась. Всё более конкурентоспособными становятся те провайдеры услуги, которые фокусируют своё программное обеспечение не на поимке лодырей да воришек, а на создании возможностей для повышения эффективности всего предприятия. В качестве примера можно привести всё растущий спрос на более совершенные средства планирования и сотрудничества.

Вопросы, касающиеся того, как попасть во все необходимые пункты назначения, тратя при этом меньше транспортных средств, километров и времени, как быть уверенным, что водитель оптимально использует доверенное ему транспортное средство, или как применить используемую услугу для блага своих заказчиков-поставщиков, уже перешли в разряд повседневных.

Многие транспортные фирмы отказались от некогда обязательной рутины по замеру топлива в баках (чтобы поймать водителей, пытающихся заработать прибавку к зарплате), поскольку поняли, что инвестиции в эффективность в конечном итоге окажутся гораздо более результативными.

Простой пример: если «слив» топлива в одном календарном месяце доходит до ста литров (200-300 непройденных километров), то в общем количестве расхода-километража это составит максимум 3%. На этом эффективность мер по профилактике топливных краж заканчивается. В то время как потенциал, скрывающийся в более рациональном планировании, шлифовке механизмов управления и более эффективном управлении, в 3-6 раз выше. Наряду с ценностями, измеряемыми в денежном выражении, в Западной Европе уже стала тенденцией т.н. «зелёное мышление», которое в первую очередь подразумевает сокращение вредных выбросов от транспортных средств, а если брать в широком смысле, то уменьшение расхода топлива.

Хотя определённую роль в этом могут сыграть и провайдеры GPS-услуги, всё же основная работа ложится на производителей транспортных средств.

Юри Таркпеа
руководитель по развитию SeeMe GPS-услуги Oskando OÜ

ДВ ЧТО ДАЛЬШЕ

Новые направления технологии мониторинга

Открытость и гибкость платформы программного обеспечения

● GPS-услуга должна быть в состоянии взаимодействовать с инфосистемами клиента или даже уметь считывать оттуда путевые листы и снабжать водителей данными по маршруту.

Освоение и интеграция новых спутниковых технологий

● В скором времени нам придётся забыть о сокращении GPS, а точнее выучить наряду с ним названия ещё двух-трёх систем: российской Glonass (GNSS), создаваемой в Европейском союзе Galileo и китайской Compass.

Будьте в курсе происходящего. БЕЗ СТРЕССА



В соответствии с новым постановлением, производитель автомобиля не может обязать клиента использовать один определённый смазочный материал

В мае 2010 года Европейская комиссия доработала постановление об освобождении членов групп предприятий от обязательств, препятствующих конкурентной борьбе. Постановление это касается продажи и технического обслуживания автомобилей. Также оно позволяет независимым дистрибьюторам внутри Европейского союза предлагать альтернативные запчасти и обеспечивает лучший доступ к технической информации фирм-изготовителей автомобилей и комплектного оборудования (OEM). В соответствии с этим постановлением, смазочные материалы также относятся к категории запчастей.

В прошлом году Европейская комиссия опубликовала постановление с запутанным названием: «Дополнительные разъяснения о вертикальных соглашениях по купле-продаже и ремонту автомобилей, а также продаже их запчастей» (регламент №461/2010).

Основной идеей является то, что ограничения, которые налагают многие фирмы-изготовители (OEM) на свои запчасти, недействительны. Это касается и смазочных материалов.

Подытожив сказанное, имеем: в странах Евросоюза запрещено обязывать потребителя к использованию запчастей определённого производителя, например производителя смазочных ма-

териалов, если его доля рынка больше 30%.

Отныне производитель транспортного средства может давать только простые рекомендации, но не предписания. В руководстве по эксплуатации могут быть приведены только минимальные требования к моторному маслу это, например, API, ACEA и/или нормы производителя. Потребитель может применять смазочный материал на свой выбор, при условии, что выбранный смазочный материал выполняет соответствующие требования.

Новым является ещё и то, что фирма-изготовитель (OEM) должна доказать, что конкретное моторное масло или смазочный материал не соответствует его спецификациям.

Постановление также позволяет независимым производителям смазочных материалов поставлять смазочные материалы в мастерские в качестве продуктов «Service-Fill». Это касается и гарантийного срока: гарантия не должна зависеть от использования определённых продуктов.

Помимо этого производители автомобилей не имеют права считать недействительной гарантию, если техническое обслуживание и ремонт производились в независимых мастерских, а не в тех, которые предпочитает производитель.

Тийна Суйя
генеральный директор Addinol в Восточной Европе



<http://seeme.eu>

Самая прибыльная инвестиция в ваш автопарк – это система GPS-мониторинга от SeeMe!



Карта

Наблюдайте за перемещениями всех транспортных средств в реальном времени и просматривайте их историю.



Поездки и журнал

Получите подробный обзор работы вашего автопарка.



Рапорты

Держите все расходы под контролем.



События

Экономьте свое время и реагируйте только на те ситуации, которые требуют немедленного вмешательства.



Сообщения

Сделайте свою работу еще более эффективной.

Oskando OÜ
sales@seeme.eu

Теадуспарги, 3/1
12618 Таллинн,
Эстония
Тел. +372 6829 500

