



Анализ неисправностей в работе тахографа ШТРИХ



ШТРИХ-Тахо RUS

Компания Ситипоинт-Тверь

- ✓ ГЛОНАСС/GPS мониторинг транспорта
- ✓ Продажа и установка тахографов
- ✓ Сервисный центр (гарантийная мастерская)
- ✓ Изготовление всех видов карт
- ✓ Устройства ограничения скорости

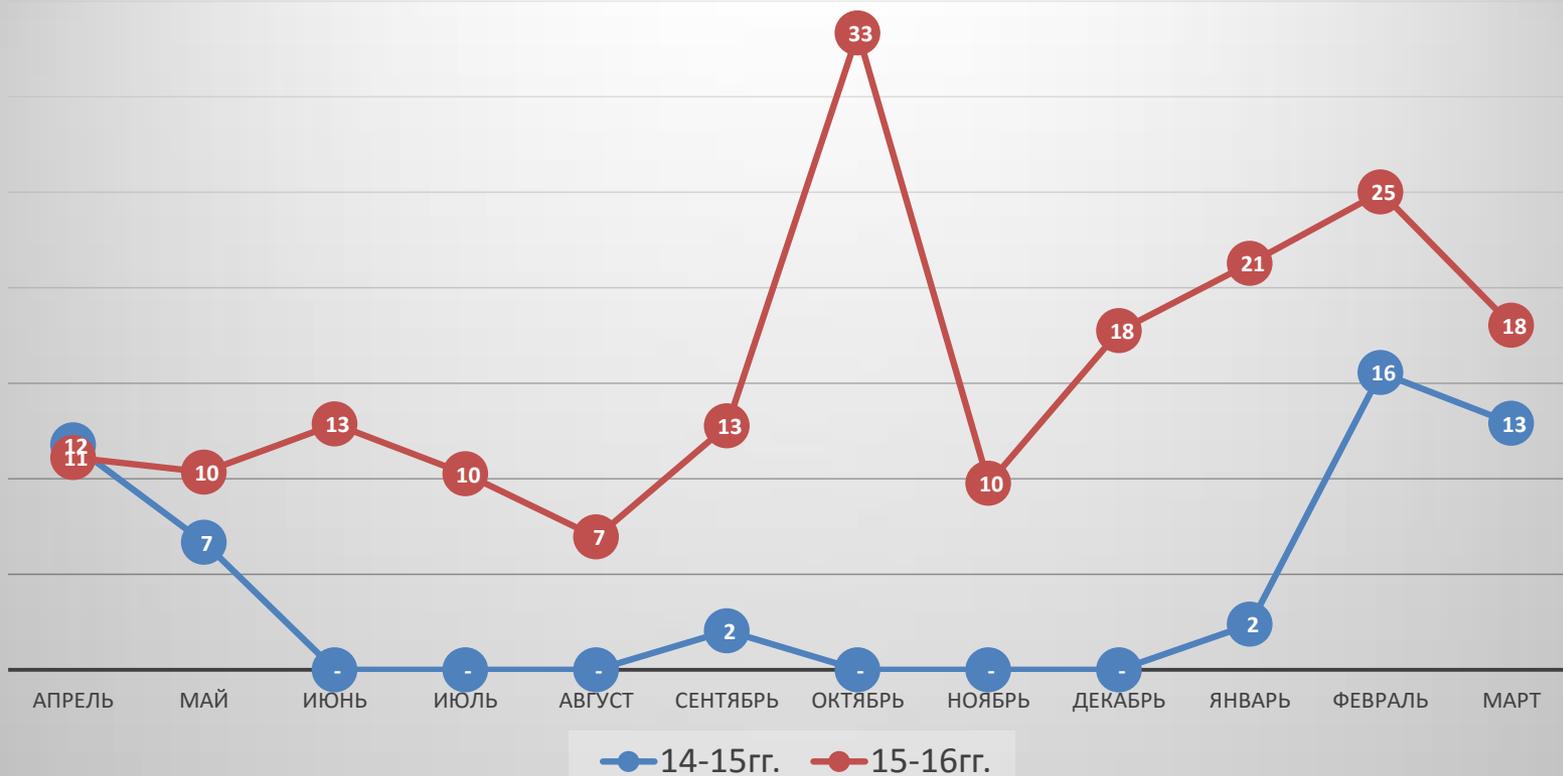
Компания " СИТИПОИНТ – Тверь "

- Сервисный центр (гарантийная мастерская)
 - ❑ RUS 475, RUS 798, РФ 0287
- Лицензия ЛСЗ № 0005736 Рег. № 141 Н от 22 января 2016 года и ЛСЗ № 0005724 Рег. № 134 Н от 07 сентября 2015 года, выданные УФСБ России по Тверской области
- Компания Ситипоинт-Тверь зарегистрирована в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Роскомнадзор
- Мастерские по адресам:
 - ❑ г. Тверь, ул. Шишкова, 91А
 - ❑ Автомагистраль С-Петербург – Москва, д. Колесниково, Автотехцентр "Маз"
 - ❑ Автомагистраль С-Петербург – Москва, 161 км, Автотехцентр "Volvo"

Статистика обращений связанных с неисправностями в работе тахографа ШТРИХ за период с 2014 по 2016 гг.

Динамика обращений в мастерскую по поводу неисправности тахографа

% обращений по отношению к продажам



Основные типы неисправностей тахографов

Тахограф не включается

Тахограф зависает с надписью "тахо-мастер"

Не принимается (застряла...) карта

Отсутствие импульсов с датчика скорости

Расхождение с показаниями спидометра

Не работает дисплей

Неверное состояние НКМ

Тахограф не иницирован

Не работает дисплей

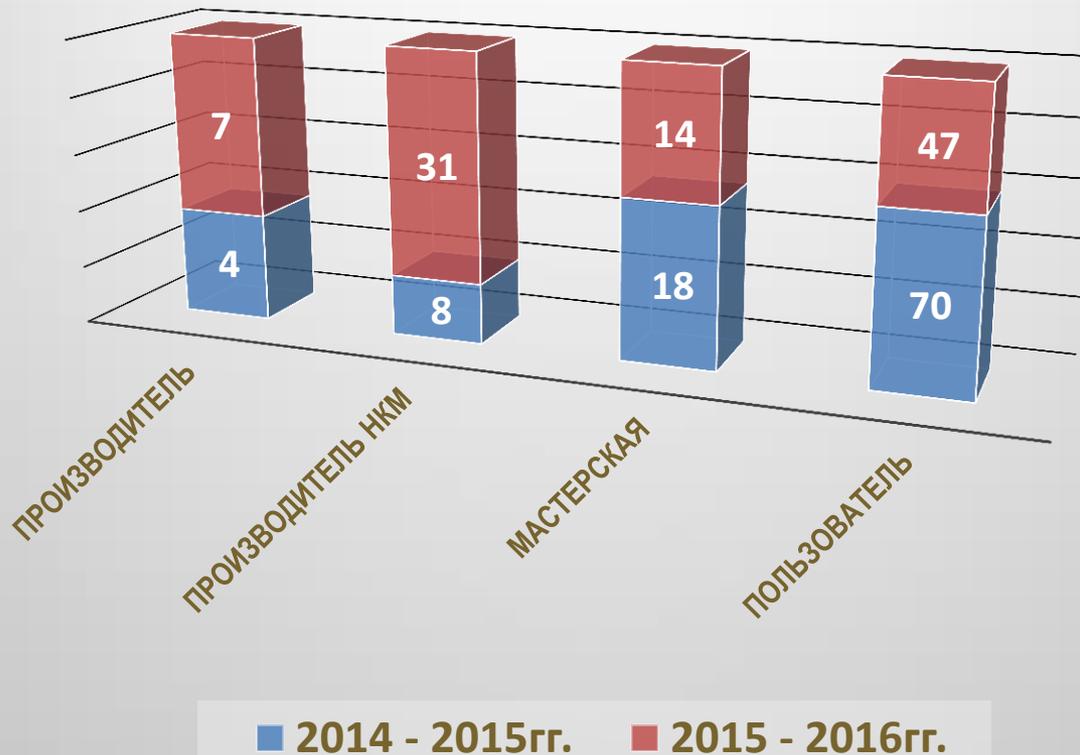
Основные виды неисправностей, их причина

Основные виды неисправностей	Причина неисправности
тахограф не включается	При сгорании внутреннего предохранителя, вызванного скачком напряжения в бортовой сети ТС, нарушениях в электропитании, например неисправно реле-регулятор или диодный мост генератора. В результате скачки напряжения или повышенное напряжение и выход из строя тахографа
нет связи с НКМ (неверное состояние НКМ)	неисправен НКМ
несанкционированное вскрытие (поломка датчика вскрытия)	в случае разряда встроенного АКБ, при установке тахографа на ТС вследствие небольшой деформации верхней крышки КУ
не принимает сертификат на шаге 2	неисправность блока НКМ
тахограф не инициализирован	гарантийный случай.
не работает дисплей	гарантийный случай.
не «видит» импульсы с датчика скорости	неверно настроенном поле датчика (что происходит чаще всего), либо в случае повреждения элементов на плате, вызванного подачей на них высокого напряжения.
зависает тахограф	проблемы с ПО
не принимает карты	блоке НКМ, так и в самом тахографе, здесь все индивидуально.
расхождение показаний спидометра и тахографа	подключение не по кан, подмотка спидометра
не правильная эксплуатация тахографа	

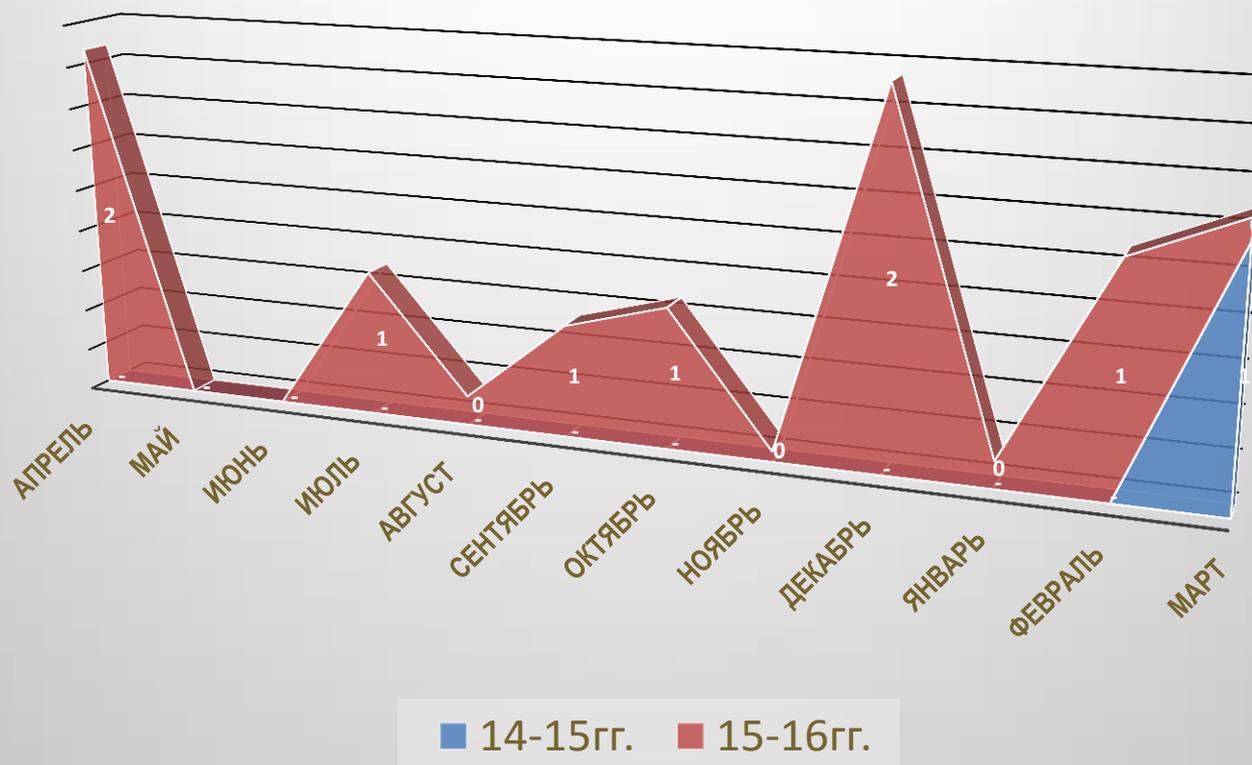
ДОЛЯ КАЖДОГО "ВИНОВНИКА" НЕИСПРАВНОСТИ, %



Доля неисправностей на каждого "виновника", %



% брака по вине производителя



Производитель тахографа ШТРИХ:

- Увеличили мощность стабилизатора (с 30 до 47А);
- Улучшили ПО ТАХОМАСТЕР;
- Убрали разряжаемый аккумулятор в мет. Корпусе;
- Дополнительная плата (защита от перепада напряжения)
- Обновили ПО на более стабильную;

? «Зависающее» ПО.

Производитель НКМ:

? Ненадёжное НКМ2

Гарантийная мастерская (сервисный центр)

- **Повышение квалификации мастеров: обучение и разбор ошибок;**
- **Система оплаты труда в соответствии с квалификацией;**
- **Регламентация процессов;**
- **Контроль качества работ;**
- **Мониторинг современного оборудования, опыта производителей и других мастерских;**
- **Учебный центр на базе мастерской.**

Пользователь

- Учебный центр
на базе
мастерской



Занятия в учебном классе Ситипоинт на базе мастерской



Работа в режиме диалога

26 СВЯЗЬ И КОММУНИКАЦИИ
www.vedtvr.ru

№ 18 (2114)
27 апреля – 4 мая 2016 года
Пятница, 27 апреля

Порядка без контроля не бывает

Несколько размышлений о том, как сделать жизнь более безопасной

Игорь ВЛАДИМИРОВ
фото Павел МИКАРОВА,
Киев СИТИМ

Недавняя страшная авария маршрутного такси на улице Орджоникидзе в Твери наводит на обеспокоенные мысли в ближайшем будущем изменениями в системе городского транспорта заставила многих вновь обратить внимание на то, как же реально контролируется в городе эта сфера деятельности. Контролируется в данном случае – именно в техническом плане. Ведь вряд ли можно изменить что-то к лучшему, имея полное представление о происходящем. Так как у нас с учетом и контролем.

ВЫГОДА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Принимая, с этим у нас отнюдь не все прекрасно. Оставив за кадром вопрос о том, было ли то само маршрутное такси оборудовано всеми необходимыми, предназначенными по закону, приборами учета, откровенно простую карту на сайте tvergorptaxi.ru и порадуетесь тому факту, что на ней в режиме реального времени можно наблюдать движение по улицам Твери трамвая, троллейбуса и автобуса. Только вот что-то маловато их на карте, судя по обещаниям. В чем дело?

А дело отнюдь не только в том, что единичный «общественный» транспорт большой вместимости (ОТВВ) у нас в городе и так негусто. Дело еще и в том, что, несмотря на обещания и вроде бы даже обязательность, многие машины так и не оборудованы приборами ГЛОНАСС, а иногда выведены и отключены специально. Ровно так же, как некоторые водители грузовиков всяческими способами обманывают и даже скрывают тахографы – еще один необходимый прибор учета деятельности транспортных средств. А он, помимо всего прочего, играет большую роль в обеспечении безопасности дорожного движения. Ведь,



Ольга Кудрявцева, генеральный директор ООО «Сатпоинт-Тверь» – женщина, в течение уже многих лет обеспечивающая в Твери коммунальные поставки и обслуживающая прибор учета для промышленности

по сути, именно она, безопасность движения, и есть конечная цель внедрения всех подобных приборов учета.

Но единственная, конечно, цель, – комментирует ситуацию Ольга Кудрявцева, генеральный директор ООО «Сатпоинт-Тверь» – компания, в течение уже многих лет обеспечивающая в Твери коммунальные поставки и обслуживание указанных и аналогичных приборов учета для транспорта. Думаю, что наши клиенты в первую очередь приборного устройства мониторинга и оснащают свои автомобили, потому что видят выгоду от это-

го. Действительно, проще, надежнее и дешевле контролировать свой транспорт (местоположение – по ГЛОНАСС, параметры движения – с помощью тахографа, режим работы водителя – по данным персонального жидкого кристаллического дисплея) – с помощью тахографа, режим работы водителя – по данным персонального жидкого кристаллического дисплея. А будет настоящий, всесторонний, в режиме реального времени контроль – вот тогда будет и порядок, будет и эффект будет и выгода.

«Будет бы кризис, а люди и к нам идут все больше и больше. Почему? Да вот

процессах уборки и содержания дорог области. И не только приборами мониторинга, но и системами контроля за расходом топлива. Так как понимая, что контроль приносит ощутимые выгоды. Следит за своим транспортом и из кабинета главы администрации Твери. Судя по всему, муниципальным властям не хватает серьезно номеров оснастить мониторинговыми приборами именно свои службы. Возможно, даже на куртках дворников появится персональный трекер, чтобы была возможность контролировать процесс и качество уборки территории города.

МАРШКИ И ТРЕКЕРЫ

Маршки и трекеры ГЛОНАСС – вещь, полезная для многих. Стоит они относительно недорого, размер имеют небольшой, как говорится, «носимый», и потому интерес к ним проявляет самое разное население. Про транспорт и даже дворников – уже сказано. По воле, так можно отслеживать передвижения и

в случае угона. Трекеры же – это приборы, передающие сигналы через определенные короткие промежутки времени и предназначенные соответственно для контроля в режиме онлайн.

Вызывают они и более сложными. Например, с видеофиксацией. Автомобилисты, проезжающие по Москве, наверное, видели такси на трассе у сотрудников специальной ГИБДД. Кстати, такие же были бы полезны многим категориям пользователей, для которых может быть важной фиксация своих действий. Например? Поисковики сами автомобилисты, службы доставки, приемки на хранение и ремонта автомобилей и многие другие, для кого может важную роль играть подтверждение качества услуги либо законности действий.

Есть и такие приборы, что не только записывают информацию на встроенную карту памяти, но и передают изображение дискретно на удаленные носители. То есть такие трекеры даже красть с целью уничтожения информации бессмысленно: все равно она останется на принимающем сервере.

Ну и, конечно же, есть и трекеры ГЛОНАСС, и тахографы специальные – предназначенные, которые если не невозможно, то крайне трудно вывести из рабочего состояния, оставшись незамеченными даже если кому-то очень того захочется. Своего рода «черные ящики» для транспорта.

ОДНО ОКНО

Не зря столь высокой популярностью сейчас пользуется система «одно окно». Что может быть лучше, чем в одной точке, в один заход, сделать все необходимые дела, получить всю необходимую помощь. По такому же принципу работает и компания «Сатпоинт-Тверь». Мало того, ассортимент услуг для транспортной компании постоянно расширяется, так как в нем все время приливает (а может и не так) новых клиентов. Клиенту надо-

ны системы диспетчерского контроля за пассажиропротоками. Разумеется, они отслеживают только «своей» транспорт. А почему бы не объединить эти системы в одну, не «задавить» их к единому диспетчерскому пункту? К единой интерактивной карте города? Когда-то такие идеи обсуждались в кабинетах администрации как вполне реальные проекты.

Тогда, кстати, будет куда более просто и вычислитель тех, кто умышленно избегает контроля. Представьте: стоит на улице сотрудник ГИБДД с планшетом, на котором выводится такая карта. Приближается маршрутка. Отображается она на карте – значит все в порядке. Нет? Ну, сами подумайте...

Так что, резюмируя, почему бы не вернуться к интерактивной карте города, воспользовавшись, примерно успешно внедренной почти пять лет назад единой системой контроля за дорожной техникой? И – собирать информацию со всей оснащенной техники в единую диспетчерскую систему?

По большому счету, такая единая система просто необходима. Возможно, даже и с включением в нее машин легкового такси, а то и иных служб. Технически мы пришли к тому уровню, когда это вполне можно осуществить, и даже не слишком сложно. И – с минимальными затратами всех участников процесса. Во всяком случае, в нашей компании уже имеется реальный опыт реализации таких проектов. Осталось только принять соответствующее решение «наверху» и донести до участников рынка понимание необходимости такого шага. Ну или просто установить для них соответствующие «правила игры». Уверена, с нашим контролем порядка и порядком, в соответствии, снизится и аварийность на дорогах.

ЧЕРЕЗ ДВА МЕСЯЦА

Через два месяца наступит (а может и не наступит) низкопаравельная



**Только совместная работа
поможет преодолеть путь**



Спасибо за внимание!

