

(/)

#ЗВУК (/T/%D0%B7%D0%B2%D1%83%D0%BA)

Автопятница

17 января 2014, 19:03

▶ 0:00

П.ШКУМАТОВ: 21 час 3 минуты. Мы продолжаем. «Синие ведёрки» на РСН. В студии Пётр Шкуматов – координатор общества «Синих ведёрок». И у нас интереснейшие гости. В студии сегодня главный конструктор комплексов «Стрелка СТ» - это тех комплексов, которые, наверное, не знает только ленивый автомобилист, Сергей Осипов. Сергей, здравствуйте.

С.ОСИПОВ: Здравствуй.

П.ШКУМАТОВ: И генеральный директор компании «Технологии распознавания» - это компания, которая производит не менее известные, ну, наверное, более известные всё-таки в регионах комплексы «Авто-ураган», а вот в Москве очень известен – это «Паркрайт», то есть тот комплекс, который нас штрафует за неправильную парковку Юрий Зарубин.

Ю.ЗАРУБИН: Здравствуй, Пётр, здравствуй, уважаемые радиослушатели.

П.ШКУМАТОВ: Здравствуй. Я на самом деле хотел начать эфир немножко с другой темы, хотя у меня очень вопросов к вам. На этой неделе в Подмоскowie сломались комплексы «Стрелка», вот те самые, которые установлены там в количестве более сотни штук. Сейчас уже отчитались о том, что комплексы восстановлены, но всё-таки надо как-то

подвести какой-то итог, то есть это уже второй случай за последние несколько лет, когда комплексы выключаются, и вот кто как не вы, Сергей, лучше всего разбирается в этих комплексах, вы их создатель, главный конструктор. Вот что могло произойти, в чём причины?

С.ОСИПОВ: Я точно не знаю каких-то причин, по которым эти комплексы введены из строя. То, что они выведены из строя умышленно, это я точно знаю. Но кто и каким образом это сделал, насколько я понимаю, сейчас ведётся расследование подразделением «К», надеюсь, они найдут.

П.ШКУМАТОВ: Злоумышленников.

С.ОСИПОВ: Злоумышленников, да. Что касается самих технических стрелок, во-первых, я хочу сказать, что специальных мер защиты их никогда не делали мы и не собирались делать просто по одной простой причине: на информация, которая идёт с этих комплексов, она не является ни конфиденциальной, ни какой. Другое дело, что когда эти данные поступают в ЦОД, а там в ГАИ на основании этих данных считанных номеров поступают уже данные о владельцах, вот эти данные о владельцах являются конфиденциальными, и эти данные надлежит защищать, в общем-то, также и как уже и окончательные документы. Что касается самой информации с комплексов, насколько я понимаю, защищать надо каналы связи, которые соединяют комплексы с серверами ЦОДа.

П.ШКУМАТОВ: А к чьей компетенции относятся каналы связи?

С.ОСИПОВ: Ну, кто у нас владелец? Это, скорее всего, муниципалитет, наверное.

П.ШКУМАТОВ: То есть получается такая ситуация, что вы сделали, создали замечательный комплекс контроля соблюдения правил дорожного движения. Вы его продали, а обслуживает его муниципалитет?

С.ОСИПОВ: Ну, я думаю, что не сам муниципалитет. Муниципалитет очевидно объявляет тендер на проведение конкурса, или конкурс на обслуживание. И обслуживает та организация в меру сил и возможностей, которая выиграла этот тендер.

П.ШКУМАТОВ: Это понятно. А вот скажите, по вашему опыту уже сколько стрелки 5 лет или даже больше?

С.ОСИПОВ: Больше уже.

П.ШКУМАТОВ: 7, наверное.

С.ОСИПОВ: Да.

П.ШКУМАТОВ: 7 лет стрелки применяются. Их вообще обслуживают?

С.ОСИПОВ: Очень плохо. И я поднимал этот вопрос вы как помните на конференции, которая была у нас с вами на автодроме в октябре месяце. И мне кажется, что не только в Москве и Подмосковье, но и в регионах обслуживанию уделяется чрезвычайно мало внимания.

П.ШКУМАТОВ: Юрий.

Ю.ЗАРУБИН: Я могу только присоединиться к этим словам. Действительно, мы делаем приборы, которые должны работать на дороге. Это приборы, которые в принципе люди видят. Линии связи достаточно простые, но они должны быть, конечно, защищены. Но основная проблема любого прибора, который ставим мы – это хорошие условия эксплуатации, то есть обслуживания. Я должен сказать здесь, что на это обратили внимание в последнее время достаточно. Сейчас это уже становится обязательным условием работы и закупки таких систем в регионах и в Москве.

П.ШКУМАТОВ: То есть закупают вместе с обслуживанием, как бы получается или нет?

Ю.ЗАРУБИН: По сути. Это уже проходит дополнительной строкой, это обязательное условие. Но мы здесь говорим не о том, что должно сейчас и то, что там будет, а о том, что было. Было плохо.

П.ШКУМАТОВ: И я так понимаю, Сергей, в Подмосковье как раз обслуживали условные муниципалитеты эти камеры. То есть.

С.ОСИПОВ: Никто.

П.ШКУМАТОВ: То есть никто не обслуживал.

(/)

С.ОСИПОВ: По сути дела никто.

(/)

П.ШКУМАТОВ: То есть вы поставили сложную технику, которая, в общем-то, работает на грани фантастики, и получилась такая ситуация, что её никто условно не смазывал, не менял там фильтры, что ещё там нужно менять?

С.ОСИПОВ: Ну по сути дела если и менял, то меняли это фирма, которая устанавливала эти стрелки, и меняла она, скорее просто по той причине, что в течении 1,5 лет мы просто обязаны поддерживать согласно гарантийным своим обязательствам комплексы в надлежащем порядке. И вынуждены тратить деньги свои и прочее, прочее.

П.ШКУМАТОВ: А после окончания гарантии, я так понимаю, все просто забыли про комплексы, забыли.

С.ОСИПОВ: Чисто русское: пока гром не грянет.

П.ШКУМАТОВ: То есть получается ситуация какая-то парадоксальная. Юрий, в вашем опыте тоже самое? Даже объективы не протирают?

Ю.ЗАРУБИН: Абсолютно. Значит. в течении первого года, иногда двух лет, в зависимости от ситуации, называется гарантийное обслуживание в течении которого в обязательном порядке все регламентные работы. профилактические работы проводятся. Но по окончании этого достаточно часто фактически всё прекращается. Но я повторю, это было, наверное, сейчас, и может быть даже хорошую службу нам сыграла нынешняя ситуация, потому что внимания будет ещё больше к этому. Есть дорогой прибор, есть прибор, работающий нормально, и пора.

П.ШКУМАТОВ: Пока, всё-таки, наверное, его обслуживать нормально. Мы сейчас уйдём на небольшую паузу, а после продолжим обсуждать эту интересную тему.

Мы продолжаем обсуждать тему сломавшихся в Подмоскowie комплексов фото- видео- фиксации нарушений с главным конструктором системы комплексов «Стрелка СТ» Сергеем Осиповым и генеральным директором компании «Технологии распознавания» Юрием Зарубиным – это комплексы «Авто-ураган» и «Паркрайт». Вот в процессе перерыва мы говорили как раз кто должен обсуживать сложную технику. То есть получается странная ситуация: вы покупаете автомобиль «Тесла», который весь из себя забит всякой электроникой, он непонятен вообще для взгляда какого-нибудь обычного автомеханика, и приезжаете в гаражно-строительный кооператив его ремонтировать. Понятное дело, что шансов получить обратно работающий автомобиль у вас не будет. Насколько я понимаю, у нас сложилась именно такая ситуация. То есть государство закупает автомобили «Тесла», то есть очень сложные в эксплуатации, да и вообще сложные приборы, а обслуживает их в гаражах. Правильно, Сергей?

С.ОСИПОВ: Правильно. И вообще говоря, это мягко говоря, ситуация, которую я не знаю даже кто и как переломить захочет и сможет ли. Дело в том, что в соответствии с теми законами федеральными, объявляется конкурс и зачастую этот конкурс выигрывает тот, кто демпингует на ценах.

П.ШКУМАТОВ: То есть тот, кто предлагает меньшую цену.

С.ОСИПОВ: Да, меньшую цену. Зачем он это делает, это вопрос останется за рамками нашего разговора, но страдает-то при этом, прежде всего, кто? Тот владелец этих комплексов.

П.ШКУМАТОВ: То есть государство, получается.

С.ОСИПОВ: Да, государство. Но по сути дела государство – все мы, в конце концов, страдаем из-за этого. Ну а конкретно тот, кто получает даже те деньги, которые идут в виде штрафов, для него это наиболее значимый урон, я имею с точки зрения даже.

П.ШКУМАТОВ: Наверное, деньги всё-таки не самое главное.

С.ОСИПОВ: Нет, не в том дело, что деньги. Он должен отчитаться за то, что выполнил этот план. А он не может отчитаться, и он страдает, хотя ему-то бы и надо бы построить дело правильно

П.ШКУМАТОВ: Юрий.

Ю.ЗАРУБИН: Я бы хотел тут немножечко поспорить.

П.ШКУМАТОВ: Ага, давайте.

(/)

Ю.ЗАРУБИН: Создаётся немножечко превратное впечатление, что система, которую поставляем мы, бедные такие, несчастные, вот такие они - не дай Бог тронуть. (/)

П.ШКУМАТОВ: Рассыпятся.

Ю.ЗАРУБИН: Да. Я бы хотел сказать о том, чтобы они были надёжными, мы думаем с самого начала тоже, не меньше. Просто сколько бы мы не говорили о надёжности, вы понимаете, что всегда существует некоторый предел этого, о чём говорит Сергей. А в принципе хотелось бы обратить внимание, что восстановление прошло не за месяцы, о которых говорили журналисты, не страшными усилиями. Они прошли в течении трёх дней. Потому что сама система устроена таким образом, что она супер-надёжная, её нельзя сломать даже вирусами. Есть возможность просто повредить текущее состояние, но восстановление этого статус-кво, работоспособности происходит мгновенно, быстро.

П.ШКУМАТОВ: Юрий как сделать так, чтобы этого вообще не происходило? Я, кстати, хочу статистику такую привести. Значит, сегодня в интернете были опубликованы данные опроса водителей, которых спрашивали: «Смотрите, система фото-видео-фиксации в Подмоскovie не работает. Воспользовались ли вы этим, тали ли вы ездить быстрее, лихачить?» Так вот, только 3% людей сказали, что да, моё поведение на дороге, мой стиль вождения изменился в худшую сторону. 97% людей так или иначе ответили, что продолжили ездить нормально, то есть без грубого нарушения правил дорожного движения. Там что же всё-таки сделать, чтобы эти 3% людей всё-таки получали штрафы, а не уходили от наказания? Вот как их надо обслуживать? Объективы протирать, или всё-таки какие-то стандарты вводить единые на допустим, обслуживание этой техники, лицензировать, что делать?

Ю.ЗАРУБИН: Всё очень просто. Регламент обслуживания обязательно прилагается.

П.ШКУМАТОВ: То есть вы предлагаете инструкцию?

Ю.ЗАРУБИН: Инструкцию, да.

С.ОСИПОВ: Обязательно.

Ю.ЗАРУБИН: Её просто нужно соблюдать. Сергей сказал, просто нужно, чтобы к этому относились с вниманием. И я думаю, что сейчас всякое разное событие, которое происходит отрицательно, на самом деле иногда играет очень хороший положительный момент. И в данном случае по поводу наших систем, стоящих в регионах, везде стали спрашивать: «Как же, а у вас?». Да, я могу сказать, что внимание привлечено.

П.ШКУМАТОВ: То есть это такой положительный всё-таки отклик, начали задумываться, что купленную технику надо не только купить, но и всё-таки обслуживать. Сергей, а вот скажите, понятно, что у любого прибора, в том числе и у «Стрелки» есть некий такой предел как вы сказали, Юрий, предел надёжности. То есть понятное дело, что не надо стоять над душой у стрелки, не надо прямо вот следить за ней, но вот какие работы как правило не выполняют люди, подрядные организации, которые их должны выполнять? Вот что они не делают? Наиболее типичная ошибка?

С.ОСИПОВ: Хорошо, я сразу скажу следующее. На уровне инсталляции контроль качества установки – от этого зависит эффективность работы комплекса. Повесили кронштейн криво, повесили недостаточно аккуратно камеру, не совместили положение камеры на дороге с положением локатора – уже комплекс потерял часть своих свойств, своих качеств, эффективность свою потерял. Далее, сколько машин проезжает по МКАДу, особенно в грязь, слякоть? Естественно, надо протирать объективы аккуратно, не просто рукавом от фуфайки. Использовать соответствующие расходные средства, заменить фильтры, которые не могут служить бесконечно долго и т.д. В принципе, этого будет достаточно, чтобы комплексы функционировали бесперебойно как мы пишем в своих технических условиях, но если говорить в целом, поднимать вопрос шире, а что же всё-таки является наиболее ахиллесовой пятой вот в наших комплексах, я думаю Юра со мной согласится, это конечно, использование операционной системы Windows.

П.ШКУМАТОВ: Меня тоже поразило. Почему?

С.ОСИПОВ: По большому счёту, вы понимаете отчего это взялось? Мы же делали эти комплексы не вчера. Мы начинали их разрабатывать тогда.

П.ШКУМАТОВ: Я в 2008 году, Сергей, отказался от Windows.

С.ОСИПОВ: И правильно сделали.

П.ШКУМАТОВ: И сейчас давно уже на Linux.

Ю.ЗАРУБИН: Я с вами буду спорить. (/)

С.ОСИПОВ: Юра может быть поспорит, и мы послушаем его. Но я ^(/)считаю, что вот из всего того, что у нас сделано, наиболее ахиллесовой пятой является MS.

П.ШКУМАТОВ: Microsoft, операционная система.

С.ОСИПОВ: Да, операционная система.

П.ШКУМАТОВ: Спасибо, Сергей. Мы сейчас прервёмся на небольшую паузу, потом продолжим. Очень много вопросов к вам, особенно по поводу операционной системы.

21 час 21 минута. Мы продолжаем. В студии Юрий Зарубин – генеральный директор компании «Технологии распознавания» и главный конструктор комплексов «Стрелка СТ» Сергей Осипов. Юрий Зарубин – это «Авто-ураган» и «Паркрайт», то есть комплекс, который нас штрафует за парковку. Мы перед уходом на рекламу, с Сергеем согласились, что всё-таки операционная система Windows для промышленного применения – это как-то странно. На самом деле в интернете тоже очень много таких вопросов было, что почему, действительно, система, которая, в общем-то, работает в таких условиях, довольно серьёзных, выполнена на операционной системе Windows. Вот у Юрия, кстати, немножко иное мнение. То есть видимо он считает, что Windows – это нормально.

Ю.ЗАРУБИН: Безусловно, у меня своя точка зрения.

П.ШКУМАТОВ: Пожалуйста.

Ю.ЗАРУБИН: Могу сказать, как хорошо, что есть конкуренция. В данном случае тоже. Значит, безусловно, если использовать просто Windows, то, наверное, это неправильно. Эта система, имеющая достаточно большое количество дырок, но мы используем то, что называется Windows badid. Это несколько другой вид операционной среды. Она позволяет делать простую вещь: мы создаём образ нашей программы и образ системных файлов. Если происходит разрушение, нарушение любого уровня, не только вируса, которого мы сейчас немножко коснулись, но и всякие разные нечаянные вещи: всё, кроме разрушения собственно компьютера. То после того, как исчезает вот этот вот внешний фактор, система восстанавливается сама. И я могу сказать ещё одну вещь, пусть это будет спорная вещь, но на Linux нет вирусов или точнее говоря, нет такого количества вирусов только потому, что это менее распространённая среда. И если говорить с точки зрения именно техники, то особенно тех людей, которые эти вирусы пишут, то я уверяю вас, они могут написать и туда, будет только такая возможность.

П.ШКУМАТОВ: Безусловно.

Ю.ЗАРУБИН: Но сейчас это не так.

П.ШКУМАТОВ: Безусловно. Но я опять же хочу сказать свой личный опыт, я тоже занимался разработкой и даже программировал какое-то время. Мой личный опыт, он говорит о том, что компьютер под управлением Linux может стоять сервер любой вообще, может стоять, работать годами. У меня вот, допустим, up-time- время работы без перезагрузок – самый рекорд – это 2,5 года.

Ю.ЗАРУБИН: Безусловно я не собираюсь с этим спорить, это совершенно так. Но работа, допустим, с Windows badid показала приблизительно такие же результаты. Я совсем не хочу сказать, что совсем не надо работать под Linux. Более того, и все разработчики, включая нас, включая Сергея, естественно, работаем в этом направлении тоже.

П.ШКУМАТОВ: Сергей, есть ли планы перехода на Linux? Всё-таки там нет такого количества вирусов.

С.ОСИПОВ: Да, безусловно. Я думаю, что следующая будем говорить наша разработка, она будет в операционке иметь, безусловно, Linux или Linux ориентированный в какую-то операционную систему, и не только здесь будет отличие. Но я хотел просто добавить по поводу, оппонировать немножко Юрию, сказать следующее: не тем плох Windows, что в нём дыры, а тем он плох, что дураков, которые работают под ним, существенно больше.

П.ШКУМАТОВ: Абсолютно согласен. Дело в том, что Linux всё-таки посложнее в управлении и командную строку надо знать. Но в любом случае хочу напомнить телефон прямого эфира. Вы можете задать вопрос разработчикам, создателям и в общем-то первым лицам можно сказать, компании, которая производит комплексы фото-видео-фиксации нарушений, это «Стрелка СТ», «Авто-ураган» и «Паркрайт» прямо сейчас. Телефон прямого эфира 788-107-0. Телефон sms-сообщений: +7-925-101-107-0. Звоните, задавайте вопросы. У нас уже есть телефонные звонки. Алло, слушаю вам. Вы в прямом эфире.

^(/)
СЛУШАТЕЛЬ: Алло, добрый вечер. Меня зовут Александр.

П.ШКУМАТОВ: Да, Александр.

(/)

СЛУШАТЕЛЬ: Всю сознательную жизнь в безопасности, с техническими средствами последние 20 лет. В основном системы видео-фиксации и т.д. Так вот, что хотелось бы сказать. Прекрасно понимаю необходимость всех комплексов распознаваний, в том числе, и чем они будут интеллектуальнее и роботизированнее, тем они будут лучше для собственно общества. А вот пожелать хотелось бы конечно же, да, уйти от винды, может быть даже от Linux. Всё-таки пор уже создавать свою платформу, о которой говорили несколько лет назад на уровне правительства, что нужна своя операционная система. Люди есть, мозги есть, а вот финансирования, к сожалению, до сих пор нет.

П.ШКУМАТОВ: Понял вас. Спасибо большое. Телефон прямого эфира: 788-107-0. Вы можете задать вопрос в прямо эфире создателям всех самых распространённых в Москве и Московской области комплексов, которые присылают нам штрафы. Слушаем вас, алло, здравствуйте.

СЛУШАТЕЛЬ: Алло, добрый вечер. Меня Валерий зовут.

П.ШКУМАТОВ: Да, Валерий.

СЛУШАТЕЛЬ: Я далёк от Windows. Я близок к грузовому автомобилю, который двигался сейчас скажу точно, с 4 мая где-то по конец мая с Московской кольцевой дороги, и потом мне пришло n-ное количество штрафов, но они были не велики, они были всего лишь 300 рублей, но помноженные на многократно. Солидная сумма, порядка 12 тысяч рублей. На протоколах было написано, что нарушение за остановку на Московской кольцевой дороге, но в тоже время на фотографии разрешённая скорость автомобиля 98, а действительная – 60. Как мне быть и что делать? То есть почему я должен? Ну я знаю, что делать: писать, ехать на самотёчную, оформлять документы, как это много делается. Мне интересно. почему я должен это делать за ошибку вот этого устройства? Спасибо.

П.ШКУМАТОВ: Спасибо. Юрий, сможете ответить?

Ю.ЗАРУБИН: На самом деле этот вопрос скорее к «Стрелке», всё-таки. Но я хотел бы ответить не на этот вопрос, а как раз на вопрос предыдущий. Очень хорошо сказал, я не помню имя.

С.ОСИПОВ: Валерий.

Ю.ЗАРУБИН: Да. Человек сказал о том, что нас поблагодарил. На самом деле для нас это очень серьёзно и очень важно. Системы, которые создаём мы, они предназначены для обеспечения безопасности, не для сбора штрафов, хочу обратить внимание ваше. И для нас на совсем недавно нескольких подряд состоявшихся совещаниях мы видим замечательную тенденцию. Не могу сказать, что уменьшается количество аварий. Это как бы не сильно наверное, прямое следствие. Зато значительно уменьшилось количество погибших людей.

П.ШКУМАТОВ: То есть тяжесть последствий.

Ю.ЗАРУБИН: И мы это чувствуем, что именно наши приборы. Вот вы сейчас сказали о возможных ошибках. Я не готов комментировать. Тем более повторяю, не наш прибор. Но, значит, основная проблема в том, что вы, получив n-ное количество штрафов, будете теперь внимательнее ездить, и не только вы. Вы прекрасно понимаете, что в результате того, что стоят такие приборы, количество людей, которые считают, что им позволено всё, что им позволено проехать на красный свет, что им позволено проехать с большой скоростью по встречке задом, они гарантированно получат штраф, независимо от того, какие у них номера, независимо от того, какие у них корочки и всё остальное.

П.ШКУМАТОВ: То есть получается, что штрафы получают все, включая и автомобили с непростыми номерами?

Ю.ЗАРУБИН: Я не готов отстаивать абсолютно, что все абсолютно. Но системы наши регистрируют всех одинаково.

П.ШКУМАТОВ: 21 час 30 минут. Мы уходим на новости, а потом продолжим.

Мы продолжаем. В студии Пётр Шкуматов – координатор общества «Синих ведёрок», и со мной сегодня в эфире участвуют два очень интересных человека. Это главный конструктор комплекса «Стрелка СТ» Сергей Осипов и генеральный директор компании «Технологии распознавания» Юрий Зарубин – это комплексы «Авто-ураган» и «Паркрайт», то есть те самые приборы, которые нас штрафуют за те или иные правонарушения. Юрий, мы ещё, конечно, вернёмся к тому вопросу, который был задан перед уходом на перерыв. То есть почему штрафы выписываются так легко, а обжаловать их так сложно? Человек сказал, да, конечно, идти на Садово-Самотёчную, стоять в очереди. Я сегодня, кстати, там был на Садово-Самотёчной, я смотрел в грустные глаза людей, которые пишут жалобы на те или иные штрафные квитанции, но вот если не говорит об этом негативе – мы, конечно, вернёмся к нему – есть ли какой

положительный, позитивный эффект от того, что вы делаете? Вы чувствуете это?

(/)

Ю.ЗАРУБИН: Безусловно, есть. Но я хотел бы даже сначала сказать следующее, чтобы люди понимали. Мы тоже стоим в этих очередях, и тоже платим штрафы. Мы – разработчики систем, наши машины ездят по городу, ездят по регионам. И получаем достаточное количество штрафов от наших же систем.

П.ШКУМАТОВ: То есть белых списков не существует?

Ю.ЗАРУБИН: Нет, не существует. Это чуть ли не основная задача нормальных систем, которые используют ГАИ. Никаких вложений просто в принципе не существует. Другое дело, что после того, как они уже оказываются на столе у инспекторов, там возможно существует какой-то список «скорой» помощи, какой-то список пожарных машин, я не готов комментировать дальше, потому что на тему, которую подняли вы по поводу того, что каким образом обжаловать, каким образом вносить и прочее, это всё-таки не к нам, не к разработчикам.

П.ШКУМАТОВ: Конечно, да.

Ю.ЗАРУБИН: И, кстати, хотел бы обратить внимание. Вы называете меня директором, но в прошлой жизни я тоже был разработчик этих самых систем.

С.ОСИПОВ: До сих пор остаёшься им.

Ю.ЗАРУБИН: Да, и до сих пор, надеюсь, остаюсь. Но я хотел бы ещё сказать именно о положительном моменте. Я начал с того, что, действительно, чуть ли не на треть уменьшилось количество погибших на дороге. Ребята, вы подумайте о том, что 33 человека из 100 остались живы. И это произошло потому, что на дорогах строят «Стрелки», и просто снизилась скорость. Второй момент положительный, на который я хотел бы обратить внимание, а скорость при этом увеличилась. Обратите внимание, что сейчас.

П.ШКУМАТОВ: Средняя скорость увеличилась?

Ю.ЗАРУБИН: Увеличилась не просто средняя скорость, и не только потому, что уменьшились пробки. Кстати, мы можем констатировать, что пробки действительно уменьшились за последний год. Ну как бы это не сильно кардинально.

П.ШКУМАТОВ: Разные причины у этого.

С.ОСИПОВ: Я бы не назвал, что причиной этого наши комплексы.

Ю.ЗАРУБИН: И тем не менее все те, условно говоря, ограниченные моменты по движению, которые были, когда специальные меры, когда-то предпринимались ГАИшниками для того, чтобы ловить, сейчас они просто убраны, они не нужны стали. Дороги становятся всё более и более равнозначными, то есть люди совершенно чётко понимают: по этой дороге можно ездить, ловушек нет. Это достаточно серьёзный позитивный момент. Но я бы всё-таки, если позволит время, хотел бы привести один пример из самого начала наших систем, когда мы их только начали создавать, у нас был такой – вы спросили про позитив – вот такой позитив и был. В начале нашей работы ещё чуть ли не в «нулевых» годах, даже может быть в прошлом веке, когда системы были самые первые, мы поставили системы вокруг города Казань. Она была всегда как бы впереди планеты всей, и тогда, собственно, и началось это всё. И система просто фиксировала, тогда ни о какой скорости речь не было, просто переписывались все машины для мало ли каких дел. Показывали, что система такая может быть. В те времена это казалось верх.

П.ШКУМАТОВ: Нано-технологии.

Ю.ЗАРУБИН: Да. Значит, и буквально через несколько месяцев с помощью нашей системы был пойман серийный убийца. Я позволю несколько слов скажу.

П.ШКУМАТОВ: Интересно, кстати. Можно я вас единственное только перебую, интересная sms пришла +7-925-101-107-0. 596-й написал: «У меня друг работает на АМР. Им тоже штрафы выписывают, только проверяют потом: если ехал с шефом, то штраф не оплачивают, если без, то платит водитель и могут лишить премии». Итак, к маньяку.

Ю.ЗАРУБИН: Вернёмся, да, к маньяку. Значит, произошла достаточно простая вещь: начали находить убитых девушек за пределами города и поскольку это всё считалось просто «висяками», возможности раскрытия были, но это долго, сложно. И кому-то пришло в голову просто попытаться проанализировать, ведь знали о том, когда приблизительно совершено преступление, и проверили просто все машины за этот период времени, выезжающие из города.

(/)

П.ШКУМАТОВ: И видимо нашли таким образом.

Ю.ЗАРУБИН: И выявили 5-6 машин, которые засветились и там, и (там). Всё, в течении двух дней. Я вам могу сказать, когда мы об этом услышали, у нас было ощущение, что всё, мы в своей жизни важную вещь сделали.

П.ШКУМАТОВ: Интересно.

Ю.ЗАРУБИН: И могу сказать, что с помощью системы сейчас раскрывается достаточно большое количество преступлений самых разных, которые раньше считались абсолютными «висяками». Уважаемые телезрители.

П.ШКУМАТОВ: Радиослушатели.

Ю.ЗАРУБИН: Радиослушатели, извините, как всегда, что взять с нас.

П.ШКУМАТОВ: Да, Юрий, я вас, конечно, понимаю. Но вот всё-таки давайте попробуем вернуться к теме именно обжалования штрафов. У меня есть вопрос к Сергею Осипову. Я всё-таки думаю, что комплексы должны быть сконструированы таким образом, чтобы возможно человеку предоставлять какие-то дополнительные доказательства правонарушения. То есть сейчас человеку приходит «письмо счастья», на нём фотография его автомобиля и как бы реквизиты счёта. А что нужно сделать, как модифицировать комплексы, или возможно они уже обладают соответствующей функциональностью, чтобы человек мог убедиться в том, что действительно нарушение имеет место быть? Мы сейчас уйдём на небольшую паузу, а потом продолжим.

21 час 41 минута, мы продолжаем. В студии главный конструктор комплекса «Стрелка СТ» Сергей Осипов и тоже создатель комплексов «авто-ураган» и «Паркрайт» Юрий Зарубин и одновременно генеральный директор компании, которая эти комплексы производит. Я перед уходом на паузу задал вопрос: какая функциональность в комплексах фото-видео-фиксации есть для того, чтобы люди, которые получили «письмо счастья» могли бы удостовериться в том, что нарушение, действительно, имело место быть. Вот Сергей, что в «Стрелке»? Может быть, видеозапись хранится?

С.ОСИПОВ: Да, я могу просто сказать следующее, я уже как-то упоминал об этом на одном из наших совещаний, что в принципе мы даже на этапе проектирования заложили возможность сохранения видеоряда записей. И храним мы этот видеоряд на комплексе непосредственно, порядка 150 кадров, которые позволяют в реальном времени посмотреть, кто, где находился и когда произошло какое-то, допустим, нарушение.

П.ШКУМАТОВ: То есть видео-ряд всё-таки есть?

С.ОСИПОВ: Он хранится, но он стирается по истечении суток. И у нас нет возможности хранить будем говорить так, на комплексе очень долго это. У нас нет ресурса такой памяти. Но мы-то думали, что это будет востребовано когда-то, но оказалось, что сервера, которые находятся в ГАИ, в ЦОДе, они физически не обладают возможностью хранить эти видеоряды. Для этого надо увеличивать их ёмкость в несколько, в сотню раз.

П.ШКУМАТОВ: Но это будет сделано? Есть в планах хотя бы?

С.ОСИПОВ: Вопрос другой, вопрос уже не ко мне, вопрос, скорее мы возвращаемся к тому вопросу как взломать и как устроить. Это системное проектирование. Это надо по умному проектировать систему, в которую входят наши комплексы. На этапе проектирования системы закладывать ресурсы памяти, необходимой для того, чтобы выкачать хотя бы пусть даже в сжатом виде этот видеоряд, хранить его сколько-то времени. Нужно законодательно показать, сколько нужно хранить этот ряд. Скажем, сколько нужно времени человеку, чтобы он обратился на ту же Самотечку?

П.ШКУМАТОВ: Ну да, то есть сейчас получается такая ситуация, что приходит письмо, человек может в почтовый ящик не заглядывать. Я раз в три дня заглядываю.

С.ОСИПОВ: Или приехал из командировки через неделю, допустим.

П.ШКУМАТОВ: Конечно, он вынужден идти в суд сейчас и восстанавливать сроки. Это, конечно, не дело.

С.ОСИПОВ: Совершенно верно. Если мы с вами на этапе будем говорить каких-то директивных, создания нормативных документов, определяем время хранения этого видеоряда.

П.ШКУМАТОВ: Сейчас этого нет?

С.ОСИПОВ: Сейчас этого вообще нет.

П.ШКУМАТОВ: То есть сейчас получается ситуация, что никто по сути, водитель, если у него вдруг не осталось записи с

видеорегистратора или ещё чего-то, он не сможет ничего доказать?
(/)

С.ОСИПОВ: Нет. У него нет такой возможности. То есть видеоряд с комплекса не скачивается сейчас.

П.ШКУМАТОВ: У Юрия есть, Юрий, видимо, имеет другое мнение, но всё-таки.

С.ОСИПОВ: Какое мнение? Я-то говорю о том, что у меня есть это.

П.ШКУМАТОВ: А вот у Юрия. Скажите, «Паркрайт». Человека оштрафовали за неправильную парковку. Человек приходит в ГИБДД и говорит: «Слушайте, а я стоял в разрешённом месте». А ему говорят: «Нет, не в разрешённом». Он говорит: «Покажите видео или какое-нибудь фото, где улица видна, например». А ему говорят: «Нету».

Ю.ЗАРУБИН: Я отвечу так. Продолжая то, что говорил Сергей, другого мнения у меня нет.

П.ШКУМАТОВ: То есть должно быть видео?

Ю.ЗАРУБИН: Не просто должно быть, а оно есть. Просто в наших комплексах так сложилось, у нас трехмесячное хранение. И вопрос о получении этих данных на центральный сервер - это вопрос, который давно уже где-то активно реализуется. Для некоторых комплексов он реализуется в обязательном порядке. Например, для работы на контроле перекрёстков. Там просто по другому нельзя. В «Паркрайтах», безусловно, тоже. То есть у нас происходит не просто фиксирование, не просто фотографии со всеми регламентами, но и в обязательном порядке записываются два видеоролика: первый проезд, второй проезд от знака до, поэтому.

П.ШКУМАТОВ: Мне звонил человек, который буквально недавно встал за запрещающим знаком, а там была табличка, что запрет остановки, стоянки примерно на 80 метров, точную цифру не помню, ну не важно. Он проехался, у себя в голове представил, что он проехал скорее всего больше 100 метров, потому что нет же у человека линейки, рулетки сколько он проехал, где хона окончания вот этого запрета, встал, и в общем получил 3 тысячи рублей штрафа. Когда он пришел на Садово-Самотёчную, он удивился, но никто ему не показал никакого доказательства того, что он неправильно отсчитал вот эти шаги, эти 80 шагов, хотя вообще по идее надо бы. Вот это такая просто недоработка инспекторов, или всё-таки особенность комплекса?

Ю.ЗАРУБИН: Мы плавно перешли от «стрелок» и систем стационарных к парковкам. Я понимаю, что интерес очень большой. И я могу сказать следующее: безусловно, всё это определено регламентом использования на сегодняшний день, потому что, повторю ещё раз, что на комплексах в обязательном порядке записывается видеоролик. Предъявляют его или не предъявляют, вопрос второй.

П.ШКУМАТОВ: А по идее должны предъявлять? То есть могут, но не предъявляют, получается.

Ю.ЗАРУБИН: Я предполагаю, что это должно быть по суду, а не первому человеку, который пришел. То есть Сергей совершенно чётко сказал, и мы все должны понимать, что ресурсы, которыми располагают на сегодняшний день наши органы, которые занимаются контролем, не важно, это ГАИ или администрация, она не позволяет иметь слишком большого хранения, и отсюда происходит следующее: да, на комплексах хранится, да, эта информация может быть затребована, и у нас, повторю, в течении трёх месяцев хранение есть.

П.ШКУМАТОВ: Понял. Спасибо большое, Юрий. 08-й спрашивает, видимо, Сергея: «Комплекс «Стрелка» может фиксировать минимальную скорость и рядность движения автомобилей? Достали тугодумы в левых рядах»

С.ОСИПОВ: Конечно, может. Минимальная скорость у нас, по моему, если память мне не изменяет, 5 +/-2 или 5 +/-1 км/час. Минимальная скорость движения регистрируется, определяется чисто доплеровской частотой, которой мы измеряем. А какая разница в каком ряду он едет?

П.ШКУМАТОВ: Большая, потому что допустим, можно делать левый ряд скоростной, а правый ряд не скоростной.

С.ОСИПОВ: У нас нет такого. У нас обрабатывается вся картинка. Все данные локатора обрабатываются в одном массиве, и для нас нет понятия рядности как такового с точки зрения определения скорости.

П.ШКУМАТОВ: А «Стрелка» сколько вообще рядов захватывает одна?

С.ОСИПОВ: Ну вы понимаете, ряд – это понятие такое.

П.ШКУМАТОВ: Условно растяжимое понятие. (/)

С.ОСИПОВ: 14 метров, будем так говорить.

(/)

П.ШКУМАТОВ: То есть 5 рядов?

С.ОСИПОВ: Нет, это не 5 рядов, 4 ряда.

П.ШКУМАТОВ: 4 и с запасом, плюс обочина.

С.ОСИПОВ: Чуть-чуть влево-вправо, не знаю. 3,5 метра если считать, то получается 14 метров.

П.ШКУМАТОВ: 21 час 49 минут. Мы сейчас уйдём на небольшой перерыв, потом будем принимать ваши телефонные звонки, вопросы нашим гостям.

Мы продолжаем. Юрий, у меня к вам личный вопрос. Я вот принципиально не плачу за парковку в Москве. Вы, получается, штрафуете таких как я. Я закрываю номер бумажками, или, допустим, он у меня грязный. То есть получается, что если номер закрыт, то его прочитать «Паркрайт» не может?

Ю.ЗАРУБИН: Пётр, первое: я никого не штрафую.

П.ШКУМАТОВ: Ну не вы, ваши комплексы.

Ю.ЗАРУБИН: Да, наша задача - делать комплексы, которые работают максимально хорошо. Я бы хотел здесь ещё добавить такой момент: мы делаем следующее, и Сергей – разработчик одной системы, и я - разработчик другой системы. Основная направленность наших разработок - это уменьшить возможность каких-либо нарушений со стороны автоматического принятия решения. То есть мы всегда работаем в пользу, скажем, автомобилиста, которого фиксирует система. Любое сомнение трактуется в его пользу.

С.ОСИПОВ: Подтверждаю.

П.ШКУМАТОВ: Если я приведу пару цифр, то вы меня не узнаете.

Ю.ЗАРУБИН: Значит, это один вопрос. А второй вопрос такой: система фиксирует номерной знак. Если номерной знак сокрыт, мы называем это так, то в таком случае, да, она его возможно, и не узнает. Правильнее сказать не так, она его зафиксирует, но закрытые символы, наверное, не узнаются и честно скажет система, что это символ сомнения. Она не скажет, что это «О», она скажет, что это неизвестно какой символ, звёздочка. В принципе, что с этим делать, должны потом решать как бы принимающие эту всю информацию люди.

П.ШКУМАТОВ: Я вас понял, Юрий.

Ю.ЗАРУБИН: Но я хотел бы вам сказать другое, и ответить на другой вопрос. Вы закрываете, это замечательно. Но обратите внимание: сейчас по городу Москва проехать по центру стало можно. Вы обратите внимание, что перестали быть жуткие вещи, связанные с тем, что по 2-3 ряда стоят машины и четырех рядные, пяти рядные дороги превращаются в одnorядные.

П.ШКУМАТОВ: Сейчас стало полегче, но на самом деле, к сожалению, здесь я с вами не могу согласиться. Мы всё-таки в следующем часе поговорим про парковки, но сегодня я ездил по центру довольно много. Огромное количество машин стоят под знаком, второй ряд тоже вернулся. То есть потихонечку город п

РЕПОСТЫ 0

#ЗВУК (/t/%D0%B7%D0%B2%D1%83%D0%BA)

Нет комментариев

(/t/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/932556/fas_priedlaghaiet_zamorozit_tarify_na_kommunalnyie_uslughi_na_

(/)