

# КОНТРОЛИРУЯ РАСХОД ТОПЛИВА

Перерасход ГСМ — главная причина непроизводительных потерь компании с парком спецтехники или транспорта. Понимая и признавая насущную потребность любого человека в достойном заработке, встанем все же на сторону руководителя компании и рассмотрим эффективные способы экономии (читай — прекращения воровства) топлива водителем и оператором.

Конечно, высокие затраты на ГСМ не всегда сводятся лишь к сливам горючего. Затраты эти можно снизить путем приобретения экономичной техники, использования специальных масел и присадок к топливу, грамотной манеры вождения и правильного крепления тентов... Можно долго перечислять эти, без сомнения, перспективные методы, однако же применение их в условиях кризисных дефицитов бюджета почти невозможно. Либо бесполезно по причине банального воровства сэкономленного горючего. Все упирается в отсутствие реального контроля у руководителя, главного инженера или механика за работающей техникой или транспортом в пути. А милиционера к каждому водителю не приставишь...

Для транспорта, например, седельных тягачей, существует все же определенная возможность контроля — это привязка пройденного пути к формулам, разработанным НИИАТ и рекомендованным Минтрансом. Так, по нормативам Минтранса седельный тягач Daf 95 определенного типа может потреблять 20 л горючего на 100 км пути. Это базовый норматив, к которому прибавляются коэффициенты за каждую тонну перевозимого груза. Используя данную формулу, можно избежать крупномасштабных хищений горючего. Хотя и тут есть ряд сложностей — нормативы не просто так носят рекомендательный характер. Во-первых, они оперируют расчетными величинами и не

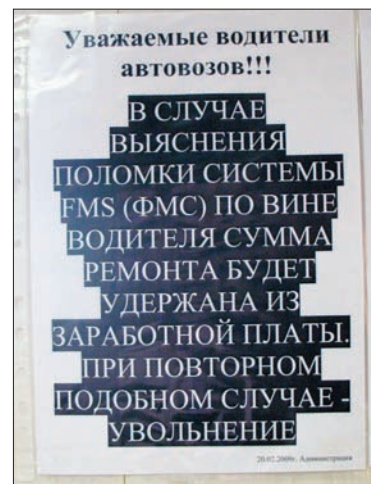
всегда точны в реальных «боевых» условиях, а во-вторых, не каждую модель техники или транспорта можно отыскать в справочнике. А использование, к примеру, различных двигателей на двух однотипных единицах уже ведет к разному расходу горючего. Равно как и различный срок службы (а значит и различный износ систем машины) приводит к разбросу в количестве потребляемого топлива на разных единицах. Всех тонкостей и нюансов не перечислить.

Что же касается спецтехники, то экскаваторы, погрузчики, краны, бульдозеры или трубоукладчики — настоящее эльдорадо для недобросовестных работников. И тут уже ничего не попишешь (и не посчитаешь) — техника «ест» больше или меньше топлива в зависимости от плотности почвы, угла



Установленное оборудование FMS

наклона, погодных условий, манеры работы оператора и многих других факторов. Все их не учесть, не вычислить даже примерный расход топлива. Потери на спецтехнике могут достигать не 10 — 15%, а 50 — 80%. Всем известные способы контроля с помощью чеков или топливных карт малоэффективны. На любой трассе продажа поддельных чеков поставлена на поток, а на АЗС водителю тут же задают сакраментальный вопрос: «Сколько обналчивать?». Водителю, к примеру, достаточно 250 л в бак, обна-



Против махинаций и вандализма могут помочь лишь решительные меры

личивают же 400. Разницу в 150 л «партнеры» делят между собой.

В результате серьезности проблемы хищений ГСМ и несовершенства методик ее устранения все большим вниманием главных инженеров и директоров компаний пользуются технологии контроля топлива и работы транспорта. Это реальное решение проблемы финансовых потерь предприятия на ГСМ. К слову сказать, ввиду большой (можно сказать, космической) популярности систем навигации иногда происходит смешение понятий «навигационный прибор» и «прибор для контроля топлива и работы техники». Главные функции навигационного решения: позиционирование транспорта, определение пути, оптимизация логистических схем. Бесспорно, обладают системы навигации и рядом побочных функций, но далеко не все из них работают так же эффективно, как в специализированных решениях. В первую очередь это касается решений для контроля топлива.

Преимущества сбора и анализа фактических данных эксплуатирует единственный разработчик нормативов расхода топлива

**OMNICOMM**  
контроль расхода топлива



[www.omnicomm.ru](http://www.omnicomm.ru)

Представительство компании Omnicomm по Санкт-Петербургу и Северо-Западному региону:  
ООО «Омникomm Северо-Запад»  
+7 (812) 380-6429, 380-6430, 307-8995  
E-mail: [spb@omnicomm.ru](mailto:spb@omnicomm.ru)  
[www.omnicomm-nw.ru](http://www.omnicomm-nw.ru)

Купи  
**FMS**

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ РАСХОДА ТОПЛИВА ДЛЯ ЛЮБОЙ ТЕХНИКИ

Компания Omnicomm,  
Россия, 101000, г. Москва,  
ул. Покровка, д. 18/18 стр. 1  
тел. +7 (495) 623 25 53, 623 03 40, 771 16 40  
[info@omnicomm.ru](mailto:info@omnicomm.ru)

большие счета за топливо?



для транспорта и спецтехники на территории России — НИИАТ, который уже более 10 лет использует системы контроля расхода топлива FMS компании Omnicomm. Это позволяет осуществлять текущий контроль за техникой предприятия без манипулирования коэффициентами поправки и опосредованными расчетами. В сегодняшней практике такие компании, как «Газпром», «Полюс», «Алроса», «Лукойл», применяют расходомеры FMS на своей основной или вспомогательной технике, а концерн Tatra, завод «Урал» и «Кировский завод» уже монтируют FMS на заводских конвейерах. Впрочем, предприятия с небольшим парком техники тоже успешно применяют технологии контроля, значительно сокращая текущие расходы. Следует сказать, что почти все появившиеся в последние несколько лет на рынке приборы контроля основаны на уникальной технологии первопроходца данного рынка — FMS. В чем особенности и каковы полезные функции данной системы?

Особенностью системы FMS является высокоточный емкостный датчик уровня топлива LLS. Его конструкция и способ монтажа (ставится вертикально в бак) позволяют избежать не только плаваний показаний (максимальная погрешность датчика — 1%), но и предотвратить любые способы вмешательства со стороны водителя с целью обмана прибора. Простая техническая конструкция LLS не подвержена «болезням», свойственным ультразвуку, проточным системам, сложным бортовым компьютерам или GPS-решениям.

Кроме точной статистики заправок и сливов FMS предоставляет данные по времени работы и простоя машины, скорости и пройденному пути. Эти параметры позволяют контролировать не только расход топлива, но и эффективность эксплуатации строительной, карьерной или иной спецтехники, час работы (и простоя) которой стоит больших денег.

Каковы основные способы использования систем контроля? Все зависит от потребностей предприятия. Так, ряд компаний подчеркивает принципиальную необходимость использования систем навигации. Как правило, это компании-перевозчики, для которых важны логистические вопросы. Тем не менее проблемы хищения ГСМ навигационное решение не снимает, поэтому многие компании используют комбинированные решения. Система навигации с интегрированным датчиком топлива — один из наиболее популярных в России способов комплексного контроля техники, широко используемый лидерами рынка GPS-мониторинга — компаниями «M2M Телематика», «Цезарь-Сателлит», GISLINE и др. В феврале 2009 г. на строящейся в Сочи окружной автодороге Владимиру Путину была продемонстрирована именно такая комплексная система нави-



АЗС — наилучшее место для нелегального топливного бизнеса

гации от «M2M Телематика» с датчиком LLS компании Omnicomm. Систему планируют в самые короткие сроки установить на 5 000 единиц строительной техники города Сочи, а в рамках эксперимента более 100 единиц коммунальной техники города уже оснащены такими приборами.

Что же касается предприятий с парком спецтехники, то для них использование навигационных решений неактуально. Техника, работающая в карьере или на строительном объекте, либо стоит на месте, либо перемещается в ограниченном пространстве. Здесь максимальную актуальность приобретают приборы для контроля топлива. Также эти решения крайне эффективны на старой технике с повышающими коэффициентами списания топлива и в условиях труднодоступных регионов. Условия северной зимы предполагают ряд повышающих коэффициентов, а в ряде регионов с тяжелой транспортной коммуникацией в зимний период цены на ДТ подскакивают до 40 рублей за литр и выше. Так, установленные системы контроля на технике «Бурятзолота» (на протяжении многих лет эксплуатируемые «Уралы») дали рекордную окупаемость, оправдав установку за 3–4 недели.

Также системы контроля топлива высокоэффективны для вспомогательной карьерной техники. Основная техника, как правило, оснащается АСУ ГТК — дорогостоящими приборами автоматизации. Но установка таких систем на вспомогательные грузовики или бульдозеры карьера экономически невыгодна. Зато полностью себя оправдывает внедрение систем контроля, позволяющих не только урезать списание топлива, но и проконтролировать простои техники. Это подтверждает пример ЗАО «Полюс», где указанные системы используются как на основной технике (TEREX, CATERPILLAR, KOMATSU), так и на вспомогательной (КамАЗ, МАЗ и «Урал»).

В заключение хочется подчеркнуть, что технологии контроля — логически вытекающее из тенденций развития отечественной экономики новшество. Вслед за хаосом и полной неопределенностью 90-х годов наступило стабильное, а после и вовсе успешное время, не в последнюю очередь вызванное конъюнктурой мировых цен на нефть. Многие российские компании не устояли перед искушением последовать по экстенсивному пути развития, не считаясь с затратами и издержками. Можно прийти к выводу, что пик популярности технологий мониторинга транспорта и техники вызван мировым финансовым кризисом и нехваткой оборотных средств. С другой же стороны, за подъемом и перегревом экономики всегда следует ее спад. Поэтому логично предположить, что не случись мировой кризис, через пару лет наша экономика точно так же обратила бы взгяды в сторону технологий повышения рентабельности и конкурентоспособности предприятий. Нашей удовлетворенной днем сегодняшним экономике вынужденно пришлось повзрослеть раньше отведенного ей часа, устремив взор в будущее — к новым технологиям эффективности и новым путям развития. А поэтому будущее за теми предприятиями, которые сумеют быстрее и эффективнее остальных освоить методики повышения эффективности и выйти на новый уровень организации бизнеса. ●

**Степан АНДРЕЕВ**

