



**М.В. Руцков**

Генеральный директор  
компании MegaPixel Ltd., к.т.н.

# Пляжный Баскетбол – к вопросу Видеофиксации (часть одиннадцатая)

**Статья печатается в авторской редакции**

**И**так, делюсь мыслями по поводу Технических Заданий (ТЗ), представленных в государственных тендерах по системам видеофиксации. Невооружённым глазом видно, что тексты таких ТЗ практически полностью коррелируют с техническими характеристиками продуктов, представленных на соответствующих сайтах некоторых производителей! Отличия лишь в терминах – “не более” и “не менее”. А не проще было бы просто указать конкретную компанию со своим продуктом. Ну, примерно так:

Объявляется конкурс на систему ЗАО “Карабас” – “Авто-Карабас”. А чтобы тендер был на “альтернативной” основе, добавляется ещё до кучи – АПК “Барабас-Авто” от ООО “Барабас”. При этом естественно упоминается, что обе компании входят в холдинг “Карабас-Барабас”. Удивительная простота – всё ясно!!! Ан нет, почему-то надо шифроваться! Всё очень просто – есть такой грозный карающий орган УФАС (Управление Федеральной Антимонопольной Службы), который категорически запрещает в ТЗ тендера указывать предполагаемых участников с их продуктами! Но, как видим, такие запреты обходятся легко.

Что же тогда получается? А получается, что судьба тендера предreshена ещё до его начала. Как это называть – может быть, коррупция? Или сие есть – “бизнес без границ”? Или попросту – “шитьё белыми нитками”? Эх, даже и не знаю, что придумать. Наверное, наиболее полным будет определение – “Разврат с интересом”, во как! Однако не так это и важно, смысл понятен – дело в другом. Стоит лишь заикнуться на данную тему – тут же, как скала, встаёт в полный рост хор “истинных бизнесменов” и заводит любимую шарманку: “Все так делают! Это бизнес! Это жизнь!!!”. Затем они прикладывают к губам указательные пальчики и сладострастно шепчут: “Тише, тише. Не болтай. Так надо!” (см. рисунок).

А вот так, как раз и не надо – последствия катастрофические!!!

Первым делом, это вылет в “трубу” госденег, кстати, наших с вами, как налогоплательщи-

ков. Однако сие есть лишь меньшая из зол. Делов-то, у нас другая “труба” имеется – накачаем!

Во-вторых, и это уже серьёзно, устанавливаются недоделанные системы, которые не способны в полном объёме решать задачи сокращения травматизма и смертности на дорогах. Только пресловутая – самоокупаемость и пополнение бюджета, в широком смысле этого



Так надо!!!

слова. Так в чём же недоделанность? Привожу реальный пример (далее будет оглашён весь список). Задаёшь, например, конкретный вопрос: “Товарищи дорогие, а зачем же вы ИК-подсветку к видеофиксатору прикрутили? Ведь проблемы будут, сами знаете”. А те в ответ: “Ничего не знаем – гайцам нравится!”. Невольно возникает ассоциация с самым idiotским изобретением 3-го тысячелетия – социальной сетью Facebook. Её ещё называют – “убийца рабочего времени”, да и просто времени как такового. Итак, принцип действия до удивления прост. Заходит в сеть некто и пишет, например – задница! Узрев сие, остальные радостно жмут специальную кнопку – “Мне нравится!”. Стоит заметить, что кнопки “Мне не нравится”

просто не существует! Зато на почту валится мегатонный поток СПАМ-а в виде всяческих напоминаний – абсолютный маразм!!!

Видимо, точно такие же критерии ответов и у заказчиков тендеров, но с небольшой модификацией – кнопка работает в коллегиальном режиме. Тогда привожу некоторые реальные факты: “В системах видеофиксации радары бьют на 300–500 м, а автоматическое распознавание госномеров возможно лишь с 25-и!” Реакция – “Нам нравится!”. “Одна аналоговая камера контролирует только половину полосы (3,75 м)” – “Нам нравится!”. “Фронтальная ИК-подсветка снижает (в определённое время суток – до нуля) контрастность МВД-ешных и дипломатических номеров, а военные и “новые транзитные” вообще не видны!” – “Нам нравится!”. Ну, прямо идиллия какая-то получается – всё всем нравится!!! Естественно, возникает вопрос – как же мы докатились до жизни такой?

Да никаких чудес. Есть, скажем, некая фирма, которая в силу своего понимания задачи сочинила определённый продукт и страстно желает его продать. А потом вдруг выясняется, что ряд параметров просто не дотягивает до необходимого уровня. Что делать? Тогда на поклон к покупателям отправляются разнообразные: “ходоки”, “толкачи” и “казачки засланные”. И если консенсус случится, то заказчик радостно жмёт кнопку – “Мне нравится!”. После чего “право первой ночи”, в плане написания ТЗ, передаётся исполнителю, т.е. он начинает писать технический документ – сам для себя, типа: “Сам с собою я веду беседу!”. Ну, не дурь ли? Что из этого получается, уже было показано в предыдущей части статьи, и в некоторых – более ранних. Короче, сплошная вода в виде массо-габаритных характеристик, элементов “косого видеонаблюдения”<sup>1</sup> и т.д. и т.п. Всё на-гора, кроме тех параметров, по которым и существуют основные проблемы. А для чего это делается? Да для того, что бы уйти от ответственности за недоделанные системы. Хотите конкретики? Получите!

Итак, имеем материал “Большой брат” больше не смотрит за Ростовом”<sup>2</sup>. Привожу лишь основополагающие моменты.

<sup>1</sup> [http://www.mpixel.ru/public\\_html/Ball\\_8.htm](http://www.mpixel.ru/public_html/Ball_8.htm).

<sup>2</sup> <http://daily.sec.ru/publication.cfm?pid=27823&cid=11&cp=1&ppos=20>.

**Первой ласточкой, свидетельствующей о том, что с продвинутым городским проектом "Безопасный город" не все в порядке, стало отсутствие "писем счастья" водителям-нарушителям. После громкого открытия 32 арочных комплексов над центральными магистралями в прошлом году поначалу автолюбители получали по почте штрафы, а потом поток прекратился. На самом деле, как неофициально говорят, камеры просто не работали, потому что системой стоимостью свыше 300 миллионов рублей с начала года никто не занимался, так как не имел на это права – не был продлен договор на техническое обслуживание и ремонт. К тому же, как нам стало известно из неофициальных источников, из-за того, что деньги на обслуживание системы не заложены в бюджет, в УВД банально не хватает людей для обслуживания этой системы. Каждый штраф, выписываемый автоматической системой, инспектор должен проверить лично: выбраковать фотографии, на которых плохо виден номер машины, проверить данные, поставить свою подпись. Если система работает на полную мощность, то в среднем в день формируется 3000 протоколов. Из них готовыми к рассылке оказываются 300. И причин тому много. Самый большой отсев – по 100-рублевым штрафам, затраты на их обработку и пересылку (оплату услуг почтовых, конверты, бумагу для распечатки данных и фото) едва ли не превышают стоимость самого штрафа. Вторая причина – несовершенство базы данных, которая нуждается в доработке. Например, если машина зарегистрирована не на физическое, а на юридическое лицо – штраф выписан не будет. С юридическими лицами система пока не работает. Третья причина – неразборчивый номер машины нарушителя на фото. Чаще всего снимок бывает нечетким из-за дождя или грязного номера авто. В итоге на сегодняшний день реально в день выписывается не больше 20 штрафов – этим просто некому заниматься. Конечно, это ничтожно мало по сравнению с тем, что умеет умная система.**

Вот тебе, бабушка, и Юрьев день! Нормальная такая видеофиксация с "автоматическим распознаванием" получилась! Обладеть можно – мозг инспектора контролирует и корректирует показания системы, типа доверять, но проверять. Причём из 3000 "повесток" остается лишь 300!!! А это всего 10%. Про всякую дурь бюрократическую, пока не говорю. Да, можно грешить на техническое обслуживание и говорить, что у камеры глаз замылился, расфокусировался и грязью зарос. Но не до такой же степени. Поэтому вывод неутешительный – система недоделанная. А почему? Да потому что ТЗ изначально кривым было! Такие вот дела. Переходим к третьему пункту последствий "тендерных игр". Эта составляющая самая тяжёлая, можно сказать катастрофическая! Сие ещё аукнутся в недалёком будущем. При таком подходе уже не нужны: ни НИР-ы, ни ОКР-ы, ни другие инновации! Зачем тратить деньги на исследования, новое оборудование и специалистов, когда можно просто пойти и "договориться". Плюс – добротню пропиариться и закатыть мощную рекламную кампанию! В результате у нас скоро не останется – ни главных конструкторов, ни ведущих инженеров, ни грамотных молодых специалистов. Их уже никто ничему не научит и не передаст свой научно-технический опыт! Выживут лишь монтажники, поскольку их работу нельзя заменить никакими другими мероприятиями и акциями. Видимо, они и подхватят эстафетную палочку научно-технического "прогресса"! Всё – мозги стремительно закончатся!!! Надо что-то делать. А может быть попросить заказчика (в нашем

стве гуманитарно-технической помощи, так сказать! Что говорите? Да, претензия принимается – уж, слишком много читать надо. Виноват, сейчас в концентрированном виде выдаю основополагающие моменты. Итак, по пунктам.

1. Необходимо полностью и категорически исключить "визуальное распознавание", поскольку такой подход просто перечёркивает идею автоматической идентификации. Фактически ребёночек выплеснут из купельки! Ведь основная идея лежала в том, чтобы полностью исключить любые "шуры-муры" меж инспектором и нарушителем! Нет, конечно, и блюстителю порядка на дорогах надо дать возможность глянуть в экран, да и в глаза нарушителю (вдруг глазки бегают) для принятия адекватного решения. Однако автоматически распознанный номер должен моментально "улетать" в центральную базу данных, из которой уже в обратную сторону обязан "прилетать" вердикт – что надо вменить данному "фанту" по истории его поведения на дорогах. Так почему же всё скатилось к идее "визуального распознавания"? Прямо отсебятина какая-то получилась! Легко – ТЗ писал производитель, у которого с автоматическим распознаванием, видимо, большие проблемы! Но, преодолев себя и друг друга, все дружно нажали кнопку – "Нам нравится!"
2. В кратчайшие сроки убрать диспропорцию между дальностью работы радара (300–500 м) и дистанцией в 25 м, не далее которой возможно распознавание. Нужно, как минимум работать на 80 м.
3. Запретить использование аналоговых

#### ФЦП "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах". Вырезка 1

	Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	Срок исполнения	Объем финансирования – всего, млн. руб.	За счет средств федерального бюджета, млн. руб.	За счет средств бюджетов субъектов РФ, млн. руб.
26.	Исследование проблемы автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации и подготовка требований к соответствующим техническим устройствам	2006 год	2	2	–

случае МВД) слегка "преодолеть себя" и немного поработать в плане написания ТЗ? Тем более, основания для этого имеются. Вот что, в частности, фигурирует в Федеральной целевой программе: "Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах"<sup>3</sup> (вырезка 1). Ну, и куда ж 2 миллиона рублей делись – где ТЗ к соответствующим техническим устройствам? Может быть, времени не хватает (запарка) или ещё чего? В очередной раз прошу обратить особое внимание – дело не в потраченных деньгах, а в том, что у нас на дорогах – гибнут люди! Короче, готов на альтруистической основе внести свой вклад – дарю все свои статьи на данную тему, в каче-

камер для целей видеофиксации. Однозначно требуется переход на мегапиксельные, для полного контроля автотрасс – без "дыр". Ну, просто невозможно одну аналоговую камеру "натянуть" на полосу движения (3,75 м)! Ни теоретически, ни практически – только в приказном порядке! Иначе все многочисленные коэффициенты распознавания просто потеряют какой-либо смысл! Придётся всё умножать на величину 0,5. Да, именно только половину сечения полосы и видит такая камера. Однако в существующих ТЗ периодически выскакивают, как бы помягче сказать, – недоразумения. Привожу конкретно из документа "Данные о требуемых технических характеристиках и каче-

<sup>3</sup> <http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2010/187>.

ственных показателях КАИАС УВД по Рязанской области "БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД" в г. Рязани (2-й этап)<sup>4</sup> (вырезка 2). Вот он зародыш "косого видеонаблюдения". Мало того, что даже по этим цифрам невозможно полностью перекрыть полосу, так и сами по себе они навраны – геометрию изучать надо. Посмотрите **вторую часть статьи**<sup>5</sup>.

"Данные о требуемых технических характеристиках и качественных показателях КАИАС УВД по Рязанской области "БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД" в г. Рязани (2-й этап)". Вырезка 2

Ширина зоны контроля одной	– 3 м фронтальное размещение в/камеры	наличие
ССТВ видеокамеры	– 3,2–3,7 м боковое отклонение в/камеры от вектора движения от 10–20 градусов	

4. Набившая оскомину фронтальная ИК-подсветка. Она прописана во всех ТЗ тендеров. Сколько можно говорить – она крайне вредна, её надо полностью исключить! Ещё раз повторяю – МВД-шные и дипломатические номера в сумерках и ночью будут практически не видны! "Ну и что – "Нам нравится". Слов нет – одни мысли: "Нет, товарищи дорогие – вы ж группа риска и с вас особый спрос! Хоть вас относительно мало, зато общественный резонанс на всю страну". Далее военные номера – на них отсутствует световозвращающее покрытие. В ИК-подсветке они видны не будут – "Нам нравится!". Аналогичная картина с транзитными номерами нового образца (жёлтый фон кода региона). Эта парочка "невидимок" тоже из группы риска. Вооружённые силы – это вообще государство в государстве, у них даже ВАИ есть. С транзитными номерами больше всего криминала. Такие авто чаще угоняют и чаще на них совершают преступления. Короче, с ИК-подсветкой пора завязывать – все номера должны быть видны!

5. И, наконец, информационная инфраструктура. Да, в не столь далёком прошлом каналы связи были никакими. Поэтому и организовывали локальные посты с базами данных на борту. Мало того, что туда можно было легко залезть и слегка "разгуляться", так ещё и обновления поступали через пень-колоду! Имелись и другие недостатки. Но сейчас-то ситуация в корне изменилась – каналов связи вроде навалом, однако всё делается по старинке. Короче, нужна единая база данных, в которую должна передаваться вся информация о нарушениях – со стационарных, передвижных и мобильных постов, с отсылкой в обратную сторону автоматических директив – "Что делать". Сложная задача, однако, её решение жизненно важно и крайне необходимо. А иначе может и такое случиться – "Эксперимент с видеофиксацией нарушений признан провалом года"<sup>6</sup>. Правда, здесь в основном про организационную неразбериху, но есть чуток и по на душу.

**"Камеры слежения являются мощным стимулом к соблюдению ПДД, – сказал Леонтьев. – Однако именно они получили "Провал года", в связи с просочившейся в Сеть информацией, что в ходе тестовой эксплуатации системы видеонаблюдения ГИБДД были зафиксированы автомобили сотрудников правоохранительных органов, чиновников и их родственников, после чего, работу системы серьезно "резали".**

Да уж – мощная сила Интернет! То, что случилось можно также смело назвать – "Разврат!". Поэтому в ТЗ надо досконально продумать систему защиты от такого рода извращений. Вот, пожалуй, и всё в первом приближении. За работу друзья – времени в обрез! Потому что скорый одноразовый поезд "Милиция-Полиция" отходит с запасного пути – прямо в Светлое Будущее!!!

Ваше мнение и вопросы по статье направляйте на [ss@groteck.ru](mailto:ss@groteck.ru)

<sup>4</sup> [www.goszakaz.ryazan.ru/2010\\_site/download/auctions/uvd/au-030910-1.rtf](http://www.goszakaz.ryazan.ru/2010_site/download/auctions/uvd/au-030910-1.rtf).

<sup>5</sup> [http://www.mpixel.ru/public\\_html/Ball\\_2.htm](http://www.mpixel.ru/public_html/Ball_2.htm).

<sup>6</sup> <http://www.crccs.ru/news.php?view=1636>.

# SC&T

## ПЕРЕДАВАЙТЕ СИГНАЛЫ ПО ВИТОЙ ПАРЕ

SC&T  
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ  
КАБЕЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

WWW.SMARTCABLE.RU

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

**V1 электроникс**

Москва, ул. Фортунатовская, д. 33/44  
Тел.: (495) 781-36-60  
e-mail: sales@v1net.ru