

«ГОТОВЫ РАЗВИВАТЬ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ БОРТОВЫХ УСТРОЙСТВ»

ГЛАВНАЯ ЧАСТЬ СИСТЕМЫ СБОРА ПЛАТЫ, С КОТОРОЙ ИМЕЕТ ДЕЛО ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ,— БОРТОВОЕ УСТРОЙСТВО. В ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ В «ПЛАТОНЕ» ИСПОЛЬЗОВАЛАСЬ ТОЛЬКО ОДНА МОДЕЛЬ — БУ ЦСИ 1201. ЕЕ РАЗРАБОТАЛА И ПРОИЗВОДИТ РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ «ЦЕНТРСВЯЗЫНФОРМ». ПРИ ЭТОМ ЖАЛОБ НА БУ ЦСИ 1201 ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ. ПОЧЕМУ КОМПАНИЯ СУМЕЛА СТАТЬ ПЕРВЫМ ПОСТАВЩИКОМ СИСТЕМЫ СБОРА ПЛАТЫ И ЧТО ОЖИДАЕТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ В БУДУЩЕМ, РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ЦЕНТРСВЯЗЫНФОРМ» ГЕННАДИЙ КУПИНСКИЙ.

BUSINESS GUIDE: Как получилось, что именно компания «ЦентрСвязьИнформ» победила в тендере на разработку и производство бортовых устройств и были ли у вас в этом конкурсе соперники?

ГЕННАДИЙ КУПИНСКИЙ: Соперники, конечно, были, и довольно серьезные. Среди них были одна крупная российская компания и европейский производитель с мировым именем. Заказчик решил, что с точки зрения безопасности будет очень нежелательным поступком поручить создание системы мониторинга транспорта на территории всей Российской Федерации иностранной компании.

Нам в этом конкурсе удалось победить благодаря тому, что наша компания смогла наиболее полно реализовать требования заказчика в минимальные сроки. Требования достаточно серьезные и сложные, но мы, имея опыт, научно-технологическую базу и собственную производственную площадку, максимально быстро выпустили опытную партию, отвечающую требованиям заказчика. У нас до этого уже был опыт изготовления подобных трекеров в рамках контрактного производства — начинали мы не с чистого листа, тем не менее на разработку у нас ушло около девяти месяцев. Дело в том, что бортовое устройство должно было быть универсальным — как для современных иностранных грузовых автомобилей, так и для старых тягачей отечественного производства. И работать оно должно было в очень сложных условиях, ведь размещенное на лобовом стекле, под прямыми солнечными лучами, бортовое устройство может нагреться до температуры +55°C. Кроме того, надо было учесть постоянное воздействие вибрации и возможные скачки напряжения в бортовой системе автомобиля. Выход из строя устройства по этой причине считается негарантийным, и мы постарались минимизировать подобные случаи, ведь машины могут быть самые разные — в старых отечественных грузовиках и заводских прикуривателей-то нет. Для проверки предсерийной партии бортовых устройств мы привлекали специализированную испытательную лабораторию где, опытные образцы наших бортовых устройств нагревали в печах, морозили в холодильниках и трясли на вибростендах. По результатам испытаний дорабатывали конструкцию: подбирались и материал корпуса, и элементная база, и технические решения по расположению элементов на печатной плате. Даже кабель питания, который идет к прикуривателю, был подобран не с первого раза. По результатам эксплуатации первой партии также были внесены изменения — например, расширили допустимый температурный диапазон и улучшили механическую конструкцию крепления кабеля питания к самому устройству. Рекламаций мало



БОРТОВОЕ УСТРОЙСТВО «ЦЕНТРСВЯЗЫНФОРМ» ПОЛУЧИЛОСЬ КОМПАКТНЫМ, УНИВЕРСАЛЬНЫМ И НАДЕЖНЫМ

именно благодаря тому, что на этапе предсерийного производства все было проверено и испытано.

ВГ: Существует мнение, что ваша компания монополизировала производство бортовых устройств для «Платона». Насколько это верно?

Г. К.: Это миф. Монополии у нас нет и не предвидится, потому что есть и другие поставщики, которые поставляют бортовые устройства для этой системы, и в октябре ими было произведено и успешно сдано более 100 тыс. изделий. Более того, на днях было опубликовано постановление правительства РФ №1182 от 14 ноября, которое утверждает технические требования к сторонним бортовым устройствам, разрешенным к применению в системе «Платон». Мы держимся на этом рынке за счет того, что максимально эффективно используем собственные силы и в части разработки, и в предсерийных испытаниях, серийном производстве, метрологии. Поэтому и себестоимость у нас получается ниже, чем у конкурентов, которые в одном месте заказывают разработку, в другом — изготовление, а в третьем делают проверку и поверку. Поверка — это очень важный момент. В «ЦентрСвязьИнформе»

серийное производство устроено таким образом, что ни одно бортовое устройство не может выйти неповрежденным. Возможно, это и избыточно, но на начальном этапе для нас и заказчика это было важно. Сейчас мы сами получили аккредитацию как метрологическая лаборатория и выполняем поверку собственными силами. Результаты поверки заказчик получает в режиме онлайн из информационной системы завода, и точно так же он может контролировать все стадии производства. Начиная с закупки комплектующих, все: установка их на печатную плату, сборка в корпус, тестирование, метрологические проверки, функциональное тестирование и регистрация в информационной системе заказчика — делается полным циклом на нашем заводе в Санкт-Петербурге. Его производственные мощности позволяют выпускать в месяц более 150 тыс. бортовых устройств при стопроцентной поверке и проверке.

ВГ: Будут ли какая-то эволюция и дальнейшее развитие бортовых устройств?

Г. К.: В планах у нас разработка бортового устройства с расширенной функциональностью и бортового устройства на отечественной элементной базе, которые скоро будут предложены заказчику.

К сожалению, не для всех компонентов есть возможность подобрать детали российского производства. Если российское производство конечных устройств уже осво-

но, как у нас, то отечественная элементная база пока является дефицитом. Сейчас Министерство промышленности и торговли стимулирует разработку отечественной элементной базы, и мы, как разработчики конечных устройств, очень надеемся, что в кратчайшие сроки появятся модемы GSM, приемники ГЛОНАСС/GPS и контроллеры — это основные части бортового устройства российского производства, которые мы сможем использовать в следующих моделях бортовых устройств.

Российские производители элементной базы есть. Это компании, которые сами разрабатывают и производят компоненты. Мы с ними встречались, и предварительные переговоры были проведены: они понимают, что нужно нам, производителям конечных устройств, и готовы под это подстроиться. Мы надеемся, что отечественные компоненты с учетом логистики не будут стоить нам дороже закупаемых сейчас за границей. Все сильно зависит от спроса: если государство будет выдвигать требования, чтобы оборудование было на отечественной элементной базе, то подтянутся и производители компонентов. Если благодаря поддержке со стороны Минпромторга они смогут предложить нам необходимые комплектующие, то это будет большим подспорьем и для производителей комплектующих и для нас — производителей конечных устройств. В современных условиях рынка, когда надо очень быстро реагировать на потребности заказчика, если мы будем иметь возможность покупать комплектующие на территории России, это существенно сократит сроки производства конечного изделия, ведь не нужно ждать по полгода, когда комплектующие придут из-за границы.

ВГ: Возможна ли в дальнейшем интеграция бортовых устройств системы «Платон» с другими устройствами, которые используют перевозчики?

Г. К.: Мы готовы развивать функциональность бортовых устройств, у нас есть несколько предложений, как сделать их еще более удобными для владельцев. Технически объединить их с другими устройствами вполне реально, но пока нет сформулированных требований к интегрированному бортовому устройству, потому как со стороны разных подсистем совершенно разные требования и совместить их в одном устройстве не так просто. Такое усложнение может привести к неоправданному удорожанию — одно общее устройство с учетом затрат на разработку, сертификацию, метрологию и производство может стоить дороже, чем пять-шесть отдельных, которые работают на разные системы. При выходе из строя универсального устройства пропадет доступ сразу ко всем существующим телематическим системам.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ХРЕСИН

НАЧИНАЯ С ЗАКУПКИ КОМПЛЕКТУЮЩИХ, ВСЕ: УСТАНОВКА ИХ НА ПЕЧАТНУЮ ПЛАТУ, СБОРКА В КОРПУС, МЕТРОЛОГИЧЕСКИЕ ПОВЕРКИ, ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ТЕСТИРОВАНИЕ И РЕГИСТРАЦИЯ В ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ЗАКАЗЧИКА — ДЕЛАЕТСЯ ПОЛНЫМ ЦИКЛОМ НА НАШЕМ ЗАВОДЕ

