

Защита от гроз и пожаров

будет встроена в устройства железнодорожной автоматики

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

В рамках конференции «ТрансЖАТ» прошла пресс-конференция, где на вопросы журналистов ответили вице-президент компании «РЖД» Владимир Воробьев, начальник департамента автоматики и телемеханики Виталий Кайнов, главный инженер СКЖД Валерий Танаев, ректор РГУПС Владимир Колесников.

Журнал «Железнодорожный транспорт»: Что сегодня сделано для улучшения работы технических устройств? Удалось ли ослабить их старение?

Виталий Кайнов:

– В прошлом году мы умышленно не стали проводить научной конференции «ТрансЖАТ». Хотели подвести итоги, посмотреть, как выполняются решения ОАО «РЖД» по внедрению в производство технологий и технических средств.

Мы в прошлом году провели два зональных совещания в Новосибирске, где собрали более трехсот руководителей среднего звена – старших электромехаников. А второе такое совещание провели в Ростове. Эти мегаполисы мы выбрали не случайно, потому что на Северо-Кавказской и Западно-Сибирской дорогах работают центры диагностики и мониторинга.

Одно из направлений – внедрение диагностики устройств. То, что впервые было использовано на Октябрьской дороге, мы сегодня тиражируем на другие. На сегодняшний день три магистрали работают с центрами диагностики, а на 2009 год мы планируем подключить еще пять дорог. А далее нас ожидает смена технологии, переход на обслуживание устройств «по состоянию».

Что касается сокращения старения устройств, то пока его темпы, увы, обгоняют темпы модернизации.

В первую очередь мы внедряем новые системы в транспортных коридорах, которые дают



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

основные доходы нашей компании. Эти участки сегодня в нормальном состоянии, и мы будем развивать их впредь. Что касается других направлений, то тут главная задача – обеспечить безопасность движения.

Журнал «Железнодорожный транспорт»: А как готовятся специалисты для обслуживания этой техники?

Владимир Колесников:

– Сегодня на внутреннем и внешнем рынках труда и капитала идет жесточайшая конкуренция. Поэтому нужно ставить обучение на самый высокий уровень. В данном случае нам помогает то, что мы сами разрабатываем и производим эту технику. А значит, в вузе есть и теоретическая подготовка, и практическая база. Благодаря этому мы не отстаем от ситуации, а порой даже опережаем ее: приходит наш выпускник на предприятие и видит там ту технику, которую он уже хорошо освоил в стенах вуза. Мы ведем переподготовку и тех, кто уже работает на дороге.

ТВ канал «Южный регион»: Что делается «РЖД», чтобы удержать молодых специалистов на дорогах?

Владимир Воробьев:

– Есть целая система мер. В компании существует программа по работе с молодежью. Ис-

пользуются старые проверенные методы: наставничество, студенческие отряды, практика на производстве. Направляем студентов для прохождения практики на лучшие предприятия, чтобы они учились на хороших примерах. Молодые специалисты в течение первых трех лет работы на сети находятся под контролем старших.

Много внимания уделяется спорту. Поддерживаем и развиваем спортивные школы. Сохранили ряд своих учебных заведений. Приведу в пример РГУПС, где Северо-Кавказская, Приволжская и Юго-Восточная дороги наблюдают молодых людей, начиная с девятого класса школы. Выявляют, к каким наукам они склонны, помогают выбрать специальность. Есть и материальные бонусы, например, молодым специалистам предоставляются льготы по ипотечному кредитованию.

Журнал «Автоматика, связь, информатика»: Планируется ли внедрение мониторинга в систему пожарной сигнализации?

Владимир Воробьев, Виталий Кайнов:

– Эта проблема актуальна для нашего хозяйства. Те случаи пожаров, которые произошли в этом году, требуют коренной перестройки нашей работы. Системам тушения пожаров сегодня

уделяется особое внимание. Все новые проекты выполняются с охранно-пожарной сигнализацией и устройствами. Что касается постов ЭЦ, которые существуют 20, 30 и 40 лет, то здесь разработана отдельная программа – в течение трех лет мы должны станции – внеклассные и первого класса – оборудовать всем необходимым и соединить с центром диагностики и мониторинга.

Сегодня на всех дорогах действуют комиссии, которые разрабатывают первоочередные мероприятия по пожарной безопасности на постах ЭЦ.

Но главная задача – не тушить пожары, а предотвращать их. И уровень технологии тут играет не последнюю роль. Сегодня и «Бомбардье», и «Радиоавионика», и другие производители сделали первые шаги по защите устройств от гроз, вносят в оборудование и устройства автоблокировки конструктивные изменения.

Журнал «Автоматика, связь, информатика»: Какие новые технические решения планируется внедрить на СКЖД, в том числе в сфере СЦБ?

Владимир Воробьев:

– Весь главный ход дороги к 2014 году будет оборудован системами диспетчерской централизации. Думаю, что к этому времени полностью будет проводиться и мониторинг этих устройств, чтобы своевременно выявлять предотказные состояния. Все данные будут поступать в центр диагностики. К этому времени закончится третий этап реформирования компании, когда планируется перейти на трехуровневую систему управления.

Считаю, что СКЖД, даже не говоря об Олимпиаде, – одна из важнейших пассажирских дорог. И средства диагностики обязательно будут работать на дороге, чтобы дать полную картину работы всех устройств.

Появится высокоскоростное движение на участке Москва – Сочи. Вообще много нового будет на побережье с повышением скоростей движения: из Москвы до Горячего Ключа поезд будет доезжать за десять часов. Появится пригородное движение до Красной Поляны.

Под цифровой занавес

ВЫСТАВКА

Александр Николаев

К научно-практической конференции «ТрансЖАТ-2008» была приурочена выставочная экспозиция современных железнодорожных автоматических систем и оборудования.

Открыл выставку вице-президент ОАО «РЖД» Владимир Воробьев. Он рассказал, что она была разбита на три раздела: средства диагностики, напольные устройства и микропроцессорная техника.

И сама процедура открытия подтвердила настрой на новации. Вместо привычных красной ленточки и ножиц, которые используются традиционно, здесь был использован электронный занавес, который под гром аплодисментов исчез после нажатия кнопки на пульте управления. А создали это устройство преподаватели и студенты РГУПС.

Свои разработки представили многие компании, предприятия и научные центры. Например, РГУПС – диспетчерскую централизацию ДЦ-ЮГ с распределенными контролирующими пунктами, которая отвечает современным требованиям и эксплуатируется на Северо-Кавказской и Красноярской дорогах. А сейчас ее строительство ведется на Западно-Сибирской и Юго-Восточной магистралях.

Электронная и программная части этой системы выполнены максимально просто, что облегчает взаимодействие между всеми участниками перевозок, автоматическую трансляцию номеров поездов.

ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)», которое является одной из лидирующих компаний на российском рынке микропроцессорных систем по объемам внедрения на сети дорог, демонстрировало системы микропроцессорной централизации (МПС). Свои разработки также представили ОАО «Радиоавионика», компания «Президент-Нева», ЗАО «Евромикс», НПО «Желдоравтоматика», ОЭЗ «Элтеза» и другие предприятия и компании.

Сегодня ОАО «РЖД» активно сотрудничает с иностранными производителями.

– Мы перенимаем у партнеров лучшее, и сами готовы делиться с ними своим опытом. Например, наши российские рельсовые цепи сегодня применяются за рубежом, – отметил Владимир Воробьев.

