

Александр Каменев: Дефицит кадров заставляет развиваться



РАЗВИТИЕ

Татьяна Комендант

В компании именно с департамента автоматики и телемеханики в ОАО «РЖД» начинаются многие системные преобразования, обеспечивающие надежность и безопасность перевозок. И как рассказал нашему корреспонденту первый заместитель начальника департамента Александр Каменев, даже в нелегкие кризисные времена хозяйство автоматики и телемеханики работает с прицелом на будущее.

– Александр Иванович, что сейчас является самым актуальным для департамента, решение какой проблемы для вас наиболее принципиально?

– Работа нашего хозяйства оценивается по количеству отказов обслуживания технических средств и по уровню безопасности движения поездов. С августа 2001 года в хозяйстве не было допущено таких нарушений безопасности, которые квалифицируются как аварии и крушения. Однако достаточно часто допускались сходы отцепов на сортировочных горках из-за того, что применявшиеся раньше технические решения не до конца исключали возможность несанкционированного перевода стрелок.

Для решения этой проблемы в течение последних трех лет была усовершенствована схема перевода стрелок. На дорогах установили радиотехнические датчики свободы участков пути на горках и индуктивно-проводные датчики. Сейчас реализуется и отдельная программа по повышению надежности функционирования рельсовых цепей, устройств автоматической локомотивной сигнализации, систем автоматического управления торможением.

Последние из названных устройств обеспечивают автоматическую остановку поезда, даже в том случае, если машинист потерял способность управлять составом. Система остановит поезд перед закрытым

На сети дорог начинается широкое внедрение автоматической техники, минимизирующей «человеческий фактор»

светофором, регулируя при этом скорость движения. Уже принято решение ускорить внедрение на сети дорог как путевых, так и локомотивных устройств САУТ (система автоматического управления торможением поезда).

– Это позволит устранить так называемый человеческий фактор?

– Опыт показывает, что ни один человек не застрахован от ошибок, техника должна его подстраховывать. Как мы видим в дальнейшем участие человека? Он должен наблюдать за работой техники, контролировать, правильно она функционирует или нет. А новые образцы техники, к примеру, даже сами себя диагностируют – выдают информацию об откатах и отклонениях параметров от установленных норм.

– То есть мы с вами можем дожить до того времени, когда человек будет почти отстранен от управления техникой?

– Да, такие технические средства уже создаются в России. Сегодня на участке Санкт-Петербург – Москва завершается разработка проекта поездного автодиспетчера. Мы непосредственные участники этого процесса и будем обслуживать эти технические средства. Техника по заданной программе будет сама готовить маршруты для поездов, включать разрешающие показания поездных светофоров и так далее.

Одно из стратегических направлений совершенствования нашей техники – это обеспечение автоматизации управления перевозочными и сортировочными процессами на участках железных дорог и на сортировочных горках. Два месяца назад мы провели в Красноярске школу по распространению передового опыта создания и обслуживания горочных систем, где специалисты в области автоматики всей сети показали реально функционирующие технические средства, которые в автоматизированном режиме обеспечивают роспуск составов на сортировочных горках. Без участия человека реализуются процессы торможения, отцепов, регулируются скорости их роспуска, а также установки вагона в нужную точку на путях формирования поездов.

– Полная автоматизация, наверное, не только обеспечивает более безопасную работу, но и позволяет экономить средства?

– Конечно, снижается занятость людей. Кроме того, энергоемкость современных автоматических устройств значительно ниже, чем у действующих релейных. Более простыми становятся регламентные работы. Занятость людей на техническом обслуживании и ремонте существенно снижается, чем обеспечивается повышение экономической эффективности работы ОАО «РЖД», что является одной из ее стратегических целей.

– Для многих служб большая проблема – износ техники. А для вашей?

– Мы всегда одновременно решаем две задачи: с одной стороны, обновляем технику по причине старения, а с другой – внедряем более совершенные в функциональном плане технические средства. К сожалению, темпы обновления технических средств в настоящее время отстают от темпов их старения. Но тем не менее мы ищем решение этой проблемы. В следующем году ожидается снижение цен. Значит, при определенных лимитах финансирования мы сможем сделать больший объем работ.

– Специалисты по автоматике и телемеханике востребованы во многих отраслях. Не создает ли это для вас трудности с кадрами?

– Мы сегодня укомплектованы в среднем по сети на уровне 83 процентов. Диспропорция в 17 процентов приводит к тому, что отдельные технологические операции, которые должен выполнять эксплуатационный штат, до конца не реализуются. Это сказывается, естественно, на параметрах надежности. Но это стимулирует внедрение новой техники, которая требует меньше эксплуатационного штата. Это подход правильный и перспективный.

С кадрами связана еще одна важная проблема – низкий уровень технологической дисциплины, отчасти базирующийся

на недостаточном профессионализме, а отчасти на элементарном разгильдяйстве некоторых наших исполнителей. Система контроля за исполнением регламентных работ постоянно совершенствуется, но, к сожалению, фактов, когда работники, находясь далеко от центра, не выполняют добросовестно свои должностные обязанности, еще достаточно много. Поэтому для поднятия профессионального уровня мы сегодня разработали нормативные документы, которые обязывают механиков, электромонтеров, старших электро-механиков заниматься самоподготовкой в начале каждого рабочего дня.

Второй момент – это учет состояния технических средств. Разработана автоматизированная система учета устройств СЦБ с отступлениями от норм содержания, а также учета устранения этих отступлений, чтобы руководители на всех уровнях могли влиять на процесс устранения обнаруженных недостатков.

В нашей работе любая ошибка может привести либо к утрате груза, либо к гибели людей. Поэтому мы учим молодых специалистов после окончания института или техникума безопасным приемам работы. Проводится ежедневный инструктаж по безопасности движения.

Если мне утром скажут: вот так делать нельзя, это может привести к гибели людей, я, конечно, в течение рабочего дня буду об этом помнить и не сделаю ошибку. А если мне это рассказали два месяца назад, то я могу сегодня об этом забыть. Поэтому мы придаем очень большое значение внедрению системы ежедневной самоподготовки непосредственных исполнителей перед началом работ.

– Вспоминается случай, когда машинист с помощником отключили сигнализацию в локомотиве, уснули и проехали запрещающее показание светофора. Удастся ли когда-нибудь исключить даже самую возможность подобного? Скажем, чтобы куда-то подавался сигнал о том, что автоматика отключена?

– Такие приборы существуют, они фиксируют факт отключения приборов безопасности и осуществляют торможение поезда. Но, к сожалению, не везде они установлены.

Сегодня не проблема разработать технические средства с любыми функциями. Загвоздка в другом – в ограниченных возможностях для быстрой реализации этих решений. Но мы помогаем работникам локомотивного хозяйства действовать в этом направлении.



ФОТО СЕРГЕЯ ТРУНИНА

Современные технологии сводят влияние «человеческого фактора» до минимума