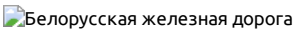
Опубликовано: 23 ИЮЛЯ 2013

Белорусская железная дорога: залог успеха – в современных технологиях и квалифицированных кадрах

Инновационная политика, проводимая Начальником Белорусской железной дороги (БЖД) и его заместителями по курируемым направлениям, позволяет успешно внедрять и развивать передовые методы работы как в целом в области автоматизации процессов перевозок, так и в области железнодорожной автоматики и телемеханики в частнос

Инновационная политика, проводимая Начальником Белорусской железной дороги (БЖД) и его заместителями по курируемым направлениям, позволяет успешно внедрять и развивать передовые методы работы как в целом в области автоматизации процессов перевозок, так и в области железнодорожной автоматики и телемеханики в частности. Для этих целей с 1986 года на дороге функционирует Конструкторско-технический центр. Он занимается разработкой, внедрением и сопровождением систем компьютеризации, автоматизации и диспетчеризации на БЖД.



Отличительной особенностью данных систем является тесное взаимодействие отдельных автономных элементов, позволяющее достичь максимальной эффективности перевозочного процесса. О разработках, актуальных проблемах в отрасли и о многом другом – в интервью с руководителем центра **Михаилом Федорцовым**.

– **Михаил Викторович, как же все-таки обеспечивается четкая, бесперебойная и безопасная работа Белорусской магистрали?**

– Разумеется, это обеспечивается при помощи современных, не уступающих зарубежным аналогам, аппаратно-программных и программно-технических комплексов и систем, работающих в режиме реального времени, необходимых для планирования и управления перевозочным процессом. Все подразделения Конструкторско-технического центра БЖД нацелены на их разработку и внедрение в производство.

– **Расскажите подробнее читателям «Знаменки» об этих комплексах и системах.**

– Вы, наверное, слышали о системах диспетчерской централизации по управлению технологическими процессами. У нас технологический процесс – это движение поездов и маневровая работа. Так вот наша система диспетчерской централизации «Неман» представляет собой набор программно-аппаратных средств, позволяющих дистанционно контролировать и управлять объектами железнодорожной автоматики, парками или соседними станциями,

обеспечивать безопасную организацию и управление перевозками. К примеру, все инженерные коммуникации столичного железнодорожного вокзала (это вентиляция, обогрев, освещение и многое другое – всего около тысячи объектов) контролируются и управляются ДЦ «Неман».

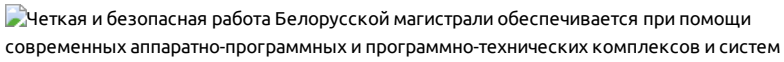
В настоящее время на Белорусской железной дороге внедряется микропроцессорная централизация «Днепр» для автоматизации процессов движения поездов и производства маневровой работы конкретно на железнодорожной станции. Она уже сдана в промышленную эксплуатацию на станции Гатово (пригород Минска). Раньше использовалась только электрическая централизация.

Есть еще информационно-измерительная система «Березина», предназначенная для измерения параметров работы устройств на наших объектах. Каждое устройство имеет допустимые параметры (пределы) своей работы. Это касается силы тока, напряжения, сопротивления и т. д. И вот эта система нужна для того, чтобы дистанционно контролировать эти параметры. Уже в прошлом времена, когда механик ходил с приборами и все измерял. Сейчас рабочее место диспетчера либо инженера по диагностике устройств организовано и оборудовано таким образом, чтобы он постоянно контролировал ситуацию. Если какое-то устройство подошло к своей критической точке или вышло за ее пределы, он немедленно принимает меры.

Разработана система технической диагностики и мониторинга «Двина». Вы, наверное, уже догадались, что она предназначена для сбора, диагностики, мониторинга и оперативного автоматизированного анализа информации о состоянии различных устройств и оборудования на железной дороге. Это уменьшает время на поиск и устранение неисправностей. То есть система работает на предотвращение ситуации. Кстати, сейчас как раз внедряются низовые устройства съема информации о состоянии приспособлений и устройств на станциях, что дает больше возможностей в диагностике неисправностей.

– **Это основные программно–технические системы, выполненные силами специалистов Конструкторско-технического центра**…

– Да, но есть и ряд других. В том числе и находящихся в стадии внедрения. Начинает прорабатываться и будет внедряться система по оформлению электронных билетов. Стоять в очереди в кассу уже вовсе не обязательно. Вы можете посетить сайт Белорусской железной дороги и заказать электронный билет, а оплату за него произвести посредством интернет-банкинга. Получив билет на руки и предъявив вместе с паспортом проводнику, следуете по маршруту. Проект этой системы выполнен. Имеется и соответствующее соглашение с банками по организации этой работы, а также с Белтелекомом, который является ответственным оператором.


Четкая и безопасная работа Белорусской магистрали обеспечивается при помощи современных аппаратно-программных и программно-технических комплексов и систем

– **Михаил Викторович, не секрет, что в перестроечный период многие предприятия потеряли лучшие кадры. Удалось ли вам их сохранить?**

– К счастью у нас пока еще сохранился тот кадровый потенциал, который был при Советском Союзе. Молодежь имеет возможность подтягиваться, пока есть у кого учиться. К сожалению, не принято у нас (я имею в виду страну в целом), ценить кадровый потенциал. Когда были тяжелые времена, многие поуничтожали структуры, занимающиеся развитием предприятий. Посчитали, что можно обойтись и без них. В результате, одни разорились, другие – на грани вымирания. А кто сохранил этот потенциал, тот живет и развивается.

Должен отметить, что сегодня квалифицированного инженера получить непросто. Важно ведь не только уметь обслуживать оборудование, но еще и что-то творить, создавать сложнотехническое устройство или систему, уметь работать в команде. А к творческой работе на сегодняшний день склонны не многие. Конечно, можно внедрять и импортные разработки. Но если полностью перейти на закупку западных продуктов, значит, рано или поздно прийти к жалкому существованию. Не говоря уже о каких-то элементах обеспечения технической безопасности и т. д. Ведь в чем выражается монополизм западных структур? Сначала они создают благоприятные условия, чтобы внедрить свои устройства (попробуйте, как это хорошо), затем берут на постоянное обслуживание и сопровождение. Но как только начинают понимать, что предприятие стало от них зависимым, тут же диктуют свои условия, поднимают стоимость и т. д. Поэтому в Конструкторско-техническом центре не принято сдерживать инициативу. Если человек что-то предлагает, знает и умеет это реализовать, почему бы и нет? Мы находим потенциально возможного изготовителя, который изготовит это аппаратное средство.

– **А чем удерживаете молодежь?**

– Различными способами. Но здесь есть ряд проблем (это касается не только железной дороги, но и других отраслей), которые необходимо решать. Дело в том, что у нас в республике нет грамотного нормативного акта, который бы регламентировал вопросы, связанные с молодыми специалистами. Ведь вот что получается. Молодой специалист в течение двух лет имеет ряд привилегий. Осваивает специфику производства и становится квалифицированным специалистом. Но заканчивается этот срок – и теряется статус молодого специалиста. Иди куда хочешь при своих интересах. Необходимо выработать критерии, по которым определяется статус молодого специалиста. В советские времена этот статус более-менее обеспечивался. Молодому человеку предоставлялось общежитие, а то и жилье. Сегодня этого нет. И даже если организация имеет возможность купить несколько квартир, чтобы предложить их молодым специалистам в качестве общежития она не вправе это делать. Мы дважды пытались решить эту проблему, но без нарушения законодательства она практически не решаема. Вот тут серьезная недоработка. А ведь хороший специалист не будет сидеть и ждать, пока ему что-нибудь упадет. Он самостоятельно найдет себе достойное место (и необязательно в родной стране), где сможет применить свои знания и умения. А мы теряем потенциал, как в данной области, так и в целом по стране. Однако, несмотря на всевозможные сложности, надеемся, что элемент патриотизма на всех уровнях в республике все-таки заработает и решение вопроса не заставит себя долго ждать.

Людмила ШЕСТОКОВИЧ, «ЗН»

Заметили ошибку? Пожалуйста, выделите её и нажмите Ctrl+Enter

sparrow.

Этих роботов по телефону не отличить от людей! Но есть один способ
DAILYMOSCOW.RU

Ребенок погиб в детском саду: подробности страшной трагедии в Тюмени
RG.RU

Канделаки жестко осадили за критику россиян
POLIT.INFO

Куда смотрела семья! Двухлетняя девочка выпила аммиак! Врачи борются
GLASNAROD.RU

Успел увидет попрощаться друзьями: по дни Юдашки
STEBEL.RU