Белорусская железная дорога | БЧ
20 aug. 2014 ·

#БЧ

Предшественник ЦУПа. Дорожный автоматизированный диспетчерский центр управления (ДАДЦУ).

Сегодня уже не все на дороге знают, что у нынешнего Центра управления перевозками (ЦУП) был предшественник – дорожный автоматизированный диспетчерский центр управления (ДАДЦУ).

Организованный в 1989-м, он просуществовал в те сложные годы всего пять лет, но это была своевременная попытка оптимизировать перевозочный процесс. О том, как происходила реорганизация, о диспетчерах, которые приложили немало сил для обработки новой технологии, – читайте в сегодняшней публикации.
В первой половине 1980-х годов на Белорусской железной дороге продолжалось оснащение участков диспетчерской централизацией по программе капиталоемких работ по развитию отраслей магистрали. Однако эти меры уже незначительно влияли на показатели эксплуатационной работы – оборот рабочего (грузового) вагона, простой вагонов на технических станциях, среднесуточный пробег локомотивов, техническая скорость оставались на среднем уровне за прошедшее десятилетие.

Руководство дороги вовремя подвергло это явление тщательному анализу. В результате была найдена основополагающая причина: отставание технологии управления движением поездов, применяемой около 40 лет, от технических возможностей, достигнутых за последнее десятилетие. По сути, диспетчерская система руководства движением поездов стала своеобразным механизмом торможения.

В этой системе наиболее остро проявились следующие противоречия:

1. Диспетчерские круги, созданные из нескольких участков различных направлений, организуют работу не по направлениям вагонопотоков, а в границах отделений дороги.

2. Управление локомотивным парком осуществляется на участках их обращения, границы которых не совпадают с участками диспетчерского управления.

3. Инертность существующей системы диспетчерского управления, ее управленцы высшего звена – дорожные диспетчеры – в своих решениях отстают от отделенческого уровня на 2 – 3 часа и попросту дублируют отделенческие

Lees het meest interessant
Wij zullen veel publicaties volgens uw voorkeuren vinden en een hele feed daarvan verzamelen. U hoeft alleen maar in te loggen.

Registreren

Inloggen

при планировании дальнейшей работы.

5. Финансообразующие системы транспортного обслуживания клиентуры, включая коммерческую работу, не только не принимаются во внимание оперативным управлением, но даже зачастую входят с ним, не дающим прямого финансового результата, в противоречие.

Это противоречивое состояние имело место не только на нашей дороге, но и на железных дорогах сети МПС, а также на дорогах Европы. И везде велись поиски кардинального изменения действующей системы. Вперед в этом деле вырвалась Германия, где была осуществлена концепция централизованного управления практически всей сетью железных дорог запада страны, подчиненной AG Dentsche Bahn. В СССР первыми стали Донецкая и Среднеазиатская железные дороги.
На Донецкой и Среднеазиатской дорогах в порядке концентрации диспетчерского управления на дорожном уровне были созданы единые диспетчерские центры управления – ЕДЦУ. По наиболее простому и незатратному пути пошел Ташкент, там новую систему ввели без внедрения новых технических средств.

Поездные и дорожные диспетчеры всей дороги были размещены в одном зале, чем было обеспечено их оперативное общение. В итоге достигли неплохого результата: все эксплуатационные показатели улучшились на 20 – 30%.

На Донецкой дороге к созданию ЕДЦУ подходили по двум направлениям: техническому и технологическому, с подключением ученых Белорусского

Белорусская железн...
terug naar de groep

Notities van de groep

Publicaties zoeken

Notitie op de muur

Registratie

средствами отражения информации, которые позволяли диспетчеру отслеживать сведения о положении на своем и соседних участках. Была серьезно разработана технологическая основа, что имело важное значение для дороги с наличием на ней большого числа тупиковых углепогрузочных участков.

Подготовка Белорусской магистрали к новшеству велась на самом высоком уровне: начальник дороги Андрей Григорьевич Андреев лично изучил опыт двух дорог-первопроходцев, практическое руководство внедрением взял на себя главный инженер дороги Олег Иванович Пустоход. Неоднократно руководящие работники и специалисты Управления и отделений дороги выезжали в Донецк и Ташкент, чтобы изучить, как работают на практике уже внедренные решения.

Рабочим органом по созданию ЕДЦУ стало дорожное конструкторско--технологическое бюро – ДКТБ. Его возглавил кандидат технических наук, эксплуатационник с технологическим уклоном и отличным знанием вычислительной техники – Юрий Владимирович Былинский. Главным инженером ДКТБ был назначен талантливый инженер-конструктор Владимир Григорьевич Долгих. В руководящую тройку вошел также на правах заместителя начальника ДКТБ опытный движенец-эксплуатационник Вячеслав Николаевич Козак.

16_retroНачальник дороги подписал основополагающий документ «Основные положения принципиально новой технологии работы», который после согласования с главным управлением движения МПС СССР был утвержден первым заместителем министра В. Н. Гинько в сентябре 1987 года. Документом были определены диспетчерские направления, объединенные диспетчерские круги, их техническое оснащение и технология управления.

Организация ЕДЦУ в условиях наличия релейных систем диспетчерской централизации «Нева» и «Луч» требовала наличия площади около 8 тыс. квадратных метров для размещения переносимых из отделений дороги релейных. А самое главное, такой перенос был бы практически невозможен как по сложности, так и по времени монтажных работ, а также по естественному износу оборудования. Кроме того, центральные релейные посты имели низкий уровень надежности. Изменять конфигурацию участков, а это неизбежно при переносе диспетчерских кругов в ЕДЦУ, было практически невозможно.

Новые системы ДЦ на электронной основе еще только разрабатывались различными проектными и научными организациями. К тому же они предполагали при внедрении одновременную замену не только центральных релейных постов, но и линейных постов, обеспечивающих съем данных с технических устройств линейных станций. В связи с этим было принято очень смелое для того времени решение: спроектировать собственную ДЦ, в которой были бы сохранены действующие линейные посты ДЦ «Нева», а центральный релейный пост был бы заменен электронным.

Lees het meest interessant
Wij zullen veel publicaties volgens uw voorkeuren vinden en een hele feed daarvan verzamelen. U hoeft alleen maar in te loggen.

приезжали из Барановичей в Минск и осуществляли управление движением поездов на этом участке с использованием нового пульта-табло. При этом центральный пост в Барановичах отключался.

Созданная по указанию МПС комиссия, состоящая из специалистов министерства, научных и проектных организаций, приняла новую систему ДЦ, получившую название «Минск», в опытную эксплуатацию. ДЦ перенесли в помещение Минского отделения дороги, на базе которого создавался белорусский аналог единого автоматизированного центра управления. За время опытной эксплуатации не произошло ни одной внештатной ситуации, надежность центрального поста оказалась весьма высокой, а его стоимость была в 30(!) раз ниже центрального поста ДЦ «Нева». Через полгода комиссия МПС приняла ДЦ «Минск» в постоянную эксплуатацию.

Президиум научно-технического совета МПС своим решением от 15 января 1988 года (протокол № 115) поручил специалистам Белорусской железной дороги создание типового для сети варианта дорожного автоматизированного диспетчерского центра управления.

Размещение диспетчерского аппарата предполагалось осуществить по трем направлениям: Брест – Красное, Гудогай – Тереховка и Езерище – Овруч. Предполагалось, что на направлениях будет организовано 32 диспетчерских участка вместо 42, действующих в отделениях магистрали.
Приказом начальника дороги от 17.05.1989 № 25Н был создан Дорожный автоматизированный диспетчерский центр управления (ДАДЦУ), его возглавил

Registratie

Под создаваемый центр управления колоссальными усилиями главного инженера дороги Олега Ивановича Пустохода было спроектировано здание на площадке за горкомом КПБ стоимостью 191 млн. рублей (в тогдашних ценах). Но построить его не удалось, и центр разместился в здании Минского отделения дороги. Он комплектовался минскими и витебскими диспетчерами. В Минск приехали Николай Андреевич Брещенко, Геннадий Михайлович Ратушев, Василий Игнатьевич Стояков, Владимир Викторович Копотев, Алла Ивановна Рысева, Александр Александрович Ступаневич, Сергей Николаевич Ивко, Сергей Дмитриевич Березко, Александр Романович Шляпик, Виктор Анатольевич Бурлаков, Геннадий Аркадьевич Томашевский, Олег Сазонов, Леонид Иванович Круковский. Диспетчерами ДАДЦУ работали также Валерий Марьянович Мацкель, Петр Алексеевич Соболев, Виктор Викентьевич Сорэц, Николай Николаевич Лежнев, Александр Николаевич Сморгун, Павел Павлович Семуха, Сергей Алексеевич Герасимов, Игорь Викторович Згурский, Юрий Михайлович Зданович, Вера Александровна Бовсуновская, Александр Александрович Евсюк, Марина Владимировна Семичева, Светлана Филипповна Хартанович, Виктор Евгеньевич Шах, Анатолий Арнольдович Поджаров, Сергей Сергеевич Китаев, Галина Викторовна Смолик, Вячеслав Сковбель.

В руководство центром были введены старший диспетчер Василий Игнатьевич Стояков, заместители старшего диспетчера по Витебскому отделению Геннадий Михайлович Ратушев и по Минскому – Иван Иванович Заяц.

Для проживания приезжих работников специально были построены два дома на станции Ждановичи.

Центр руководил движением поездов на участках Молодечно – Лида – Мосты, Жабинка – Негорелое, Негорелое – Минск – Борисов – Орша – Красное, Орша – Могилев, Витебск – Орша, Витебск – Заольша, Витебск – Полоцк – Бигосово, Молодечно – Крулевщизна, а также их прохождением через узлы Полоцк, Витебск, Орша, Молодечно.

Уже в первые дни работы обозначились противоречия между диспетчерским центром и руководством Минского и Витебского отделений дороги. Если в Минске, расположенные в одном здании, новые и прежние диспетчера как-то решали возникающие вопросы и действовали сообща, то руководство Витебского отделения не смогло наладить эффективные контакты с новой структурой. Стало очевидным, что при создании Центра не были четко продуманы вопросы организации местной работы, а также не была решена экономическая сторона нововведения. Много усилий для налаживания деятельности ДАДЦУ приложили новый начальник дороги Степан Ильич Шкапич и новый главный инженер дороги Анатолий Викторович Клевцов. Но на работу Центра постоянно жаловались оба начальника отделений дороги, негативная информация от них приходила в обкомы партии, затем в облисполкомы.

Lees het meest interessant
Wij zullen veel publicaties volgens uw voorkeuren vinden en een hele feed daarvan verzamelen. U hoeft alleen maar in te loggen.

Однако в работе того первого Центра есть положительная сторона: при организации Центра управления перевозками была возможность не повторить ошибок ДАДЦУ и создать слаженную, соответствующую требованиям времени структуру. Что и было сделано в 2007 году.

Леонид ЛЕГЧЕКОВ

http://xpress.by/2014/08/16/predshestvennik-cupa/

Предшественник ЦУПа | Железнодорожник Белоруссии

Leuk 3

VK © 2006-2023

Over VK Regels Systeemontwikkelaars

Nederlands Русский Українська English alle talen »

Lees het meest interessant
Wij zullen veel publicaties volgens uw voorkeuren vinden en een hele feed daarvan verzamelen. U hoeft alleen maar in te loggen.