

промэлектронный журнал

# НАШ МАРШРУТ

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ НПЦ «ПРОМЭЛЕКТРОНИКА»



НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЦЕНТР

**ПРОМ  
ЭЛЕКТРОНИКА**

**ДАЛЬНИЙ  
ВОСТОК**

**ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ  
МЕГАПРОЕКТ**

**АКТУАЛЬНО  
ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ**

**«ПРОМТРАНСЖАТ»**  
ЧЕТВЕРТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ-ВЫСТАВКА  
**НОВЫЙ ФОРМАТ**

**ЗА ЧТО МЫ  
ЛЮБИМ  
ХАБАРОВСК?**

**ДИСПЕТЧЕРСКИЙ  
КОНТРОЛЬ  
НА ПРОМТРАНСПОРТЕ**

**№1**

ЯНВАРЬ 2016



**04** Новости

Цифры и планы

**08** Рекордный грузооборот

**09** Итоги работы на ДВЖД

**10** БАМ и Транссиб.  
Планируемый график  
финансирования

**11** ОАО «РЖД» хочет снизить  
расходы

Главная тема

**13** Модернизация  
большого пути

**15** Дальневосточный филиал

Имя

**16** Владимир Андреевич  
Дашутин

Профессия и жизнь



**ВЛАДИМИР  
МОИСЕЙКИН**

18

Техучёба



21

За что мы любим  
Хабаровский  
край?



22

Выставки и конференции

**ПРОМТРАНСЖАТ**



23

Новая техника и технологии



26

## УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Вы получили первый выпуск корпоративного электронного журнала научно-производственного центра «Промэлектроника». «Наш маршрут» – это прежде всего новости и факты, планы и ретроспектива событий из жизни «Промэлектроники». Компании в этом году исполняется 24 года, так что в запасе у нас немало интересных историй, накопленный опыт и знания. Также здесь публикуем важную отраслевую и партнерскую информацию – инфраструктурные проекты на железной дороге, новые технологии, нюансы законодательства. Иначе говоря, то, что будет интересно и полезно узнать профессионалам железных дорог.

И, конечно, мы будем очень признательны вам за обратную связь, за рекомендации и пожелания. Звоните и пишите – отдел по связям с общественностью +7 (343) 358-55-00, [marshrut@npcprom.ru](mailto:marshrut@npcprom.ru).

С «Нашим маршрутом» и **В добрый путь!**



## УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, НАШИ ДРУЗЬЯ И ПАРТНЕРЫ!

Первый выпуск нашего журнала мы решили посвятить инфраструктурному проекту «Восточный полигон». В России подобных мегапроектов по объему инвестиций и поставленным задачам пока еще не было. Речь идет не просто о строительстве железной дороги, а практически об изменении глобальных транспортных потоков и развитии производств Сибири и Дальнего Востока. Транссиб, БАМ, а теперь и БАМ-2 – за этими названиями жизнь целых поколений, история страны.

Участие в строительстве нового дальневосточного пути – большая честь для научно-производственного центра «Промэлектроника». Это дело государственной важности, к которому мы относимся с максимальной ответственностью. Мы гордимся тем, что современные отечественные системы железнодорожной автоматики отвечают за безопасность движения на новых станциях магистрали. Это наш маршрут, наш вклад в развитие железных дорог и российской экономики.

**Председатель совета директоров  
И.Г. Тильк**

# ОТ РЕДАКТОРА



**Всегда актуально**



На официальном сайте НПЦ «Промэлектроника» [www.npcprom.ru](http://www.npcprom.ru) создан сервис для специалистов проектных организаций. Теперь актуальные версии технической документации доступны в режиме он-лайн!

В НПЦ «Промэлектроника» регулярно ведется разработка новых технических решений по применению и материалов для проектирования систем и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики. В 2015 году актуализированы альбомы по проектированию микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И, разработаны технические решения по применению системы гарантированного питания СГП-МС с УБП нового типа, решения по применению системы ДК-И и много другое. Быть в курсе всех изменений, отслеживать новости для проектировщиков, получать самые свежие ТМП можно через специальный сервис на сайте компании [www.npcprom.ru](http://www.npcprom.ru). Регистрируйтесь в личном кабинете раздела «Проектным организациям» (вкладка в верхнем правом углу всех страниц сайта) и получайте актуальную информацию. Кроме того, в разделе «Клиентам» всегда в открытом доступе актуальные версии руководств по эксплуатации внедренных систем.

**Международная  
сертификация ЭССО-М**



Научно-производственный центр «Промэлектроника» получил сертификат соответствия наивысшему уровню полноты безопасности SIL 4 стандарта CENELEC на систему контроля участков пути методом счета осей ЭССО-М.

Напомним, что НПЦ «Промэлектроника» стал первой российской компанией в отрасли, получившей сертификат SIL 4 – на выставке InnoTrans-2012 руководству компании был торжественно вручен сертификат на систему ЭССО. В 2014 году данную сертификацию также прошла микропроцессорная централизация стрелок и сигналов МПЦ-И. Сейчас и система ЭССО-М, которая с конца 2014 года принята в постоянную эксплуатацию на российских железных дорогах, официально соответствует строгим критериям европейского железнодорожного стандарта.

## Исторический декабрь

Декабрь 2015 года стал месяцем знаменательных годовщин для НПЦ «Промэлектроника». Исполнилось десять лет, как впервые на магистральной железной дороге России была введена в эксплуатацию микропроцессорная централизация стрелок и сигналов МПЦ-И, пять лет, как централизация МПЦ-И начала применяться на Дальневосточной железной дороге, и вот уже год в постоянной эксплуатации на дороге ОАО «РЖД» находится новая разработка – система контроля участков пути методом счета осей ЭССО-М.



2005 год, комиссия по вводу в эксплуатацию МПЦ-И на ст.Асфальтная



2005 год, комиссия по вводу в эксплуатацию МПЦ-И на ст.Асфальтная



2005 год. АРМ ДСП ст.Асфальтная



2014 год. Рабочая комиссия по вводу ЭССО-М на ст.Асфальтная

## Модернизация Электролитной



В конце октября состоялись пусконаладочные работы на станции Электролитная АО «Уралэлектромедь» — головном предприятии Уральской горно-металлургической компании. Реализован комплексный проект по модернизации хозяйства автоматики и телемеханики: рельсовые цепи заменены на оборудование системы контроля свободности участков пути методом счета осей ЭССО (введены в эксплуатацию 53 счетных пункта); в зону управления микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И, которая работает здесь с 2011 года, добавлены новые стрелки и светофоры, 2 железнодорожных переезда и пешеходный переход.

## Новые станции на ДВЖД



В конце 2015 года введены в эксплуатацию микропроцессорная централизация стрелок и сигналов МПЦ-И на разъезде Инау Высокогорненской дистанции СЦБ Дальневосточной железной дороги и станция Гурская. Уже 27 станций на Дальневосточной дороге оборудованы микропроцессорной централизацией МПЦ-И.



## ММК стал лауреатом премии в области импортозамещения

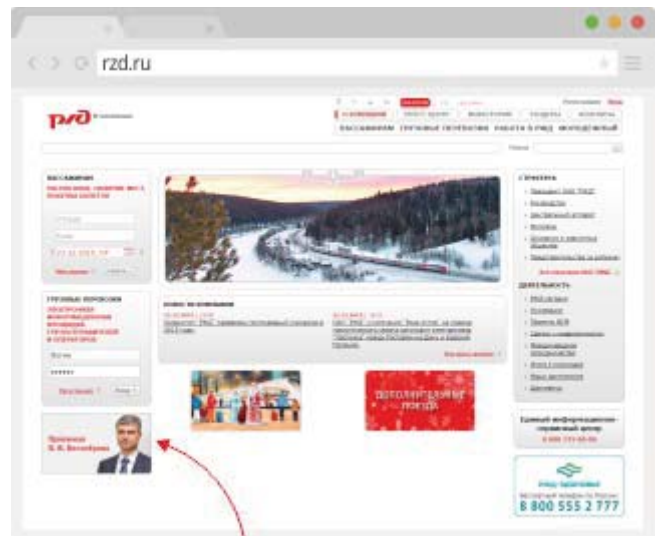


Магнитогорский металлургический комбинат стал лауреатом премии в области импортозамещения «Приоритет-2015» в номинации «Металлургия». Организаторы отметили значительный вклад ММК в создание конкурентоспособной металлопродукции и успешную работу по замещению импорта на отечественном рынке.

На протяжении последних лет ММК вел активную работу по акцептации новых марок стали для автопроизводителей и наращивал свое присутствие на этом рынке. В результате, несмотря на непростую ситуацию в автоиндустрии, в 2015 г. ММК стал ведущим поставщиком автомобильного листа для автоконцернов, работающих на российском рынке. Компании также удалось сохранить свои позиции на стратегическом рынке трубной продукции, в судостроении, а также в строительной отрасли.

Источник: ИИС «Металлоснабжение и сбыт»

## Задать вопрос РЖД



### На сайте [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) появилась виртуальная приемная президента компании О.В. Белозерова

Любой человек может обратиться с вопросом или с жалобой на качество предоставляемых услуг к президенту и вице-президентам компании ОАО «РЖД», заполнив специальную форму.



Дальневосточная  
железная дорога

## На Дальневосточной железной дороге достигнут рекордный за всю историю грузооборот

Наибольшая концентрация грузопотока приходится в адрес Находкинского и Ванинско-Совгаванского транспортных узлов

Рекордный грузооборот за все время работы достигнут на Дальневосточной железной дороге. По предварительным оценкам по итогам 2015 года эксплуатационный грузооборот магистрали составляет 182 млрд т-км. Тарифный грузооборот (с учетом собственных и арендованных вагонов в порожнем состоянии) приблизился к отметке 239,3 млрд т-км, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Данный показатель вырос более чем в два раза к уровню самого грузонапряженного периода при Советском Союзе

в конце восьмидесятых годов. В современной истории грузооборот в границах Дальневосточной железной дороги начал стремительный рост в 2007 году. Переориентация транспортного рынка на Восток связана с увеличением спроса на природные ресурсы в странах Азиатско-Тихоокеанского региона.

За последние восемь лет доля ДВЖД в общих объемах экспортных перевозок на всей сети выросла в 1,6 раза – с 22 до 36%. Наибольшая концентрация грузопотока приходится в адрес Находкинского и Ванинско-Совгаванского транспортных узлов.

Ирина Таранец, Gudok.ru





## Дальневосточная железная дорога

Как сообщает, пресс-центр ОАО «РЖД», с 2003 года грузооборот Дальневосточной магистрали увеличился в **2,3 раза**, погрузка – на **17,5%**, производительность труда - в **2,4 раза**. В бюджеты всех уровней выплачено свыше **93 млрд рублей**, которые направлены и на поддержку социальных программ региона.

Учитывая перспективы развития на Дальнем Востоке промышленной и ресурсно-сырьевой базы, тенденция увеличения объемов железнодорожных перевозок будет сохраняться. Дальневосточная железная дорога полностью готова к росту грузоперевозок. С 2003 года в развитие ее инфраструктуры было инвестировано **260,4 млрд рублей** для устранения так называемых узких "мест", что позволило усилить подходы к дальневосточным морским портам и дать возможность экономике страны развернуться на Азиатско-Тихоокеанский регион.

Сегодня это направление инвестиционной политики получает свое дальнейшее развитие через реализацию ряда масштабных проектов. Наиболее капиталоемкий из них – "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей". Продолжается комплексное усиление железнодорожной инфраструктуры участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Реконструированы

станции Тулучи и Оунэ, введена в эксплуатацию станция Гурское и открыт дополнительный разъезд Инау.

Активно развивается инфраструктура международных транспортных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2", соединяющих китайскую станцию Суйфэньхэ и китайскую провинцию Цзилинь с приморскими портами. Благодаря проведенной реконструкции железнодорожного участка Хасан – Туманган – Раджин и техническому переоснащению пограничного перехода Махалино – Хуньчунь здесь наметилось устойчивое увеличение транзитных перевозок внешнеторговых грузов. Среди капиталоемких проектов будущих лет – проведение реконструкции Владивостокского тоннеля и тоннеля под рекой Амур у города Хабаровска, в перспективе - строительство второго Кузнецовского тоннеля.

[по материалам сайта press.rzd.ru](http://press.rzd.ru)

## БАМ и Транссиб.

### Планируемый график финансирования



\* средства, которые необходимо предусмотреть как меры государственной поддержки для сохранения первоначально утвержденных параметров проекта

<http://rcmm.ru/> (интернет-журнал Строительство.ru)

## Показатели работы Восточного полигона

Участковая скорость (км/ч)



Производительность локомотива (тыс. тм брутто)



Средний вес грузового поезда (тонн)





# ОАО РЖД ХОЧЕТ СНИЗИТЬ

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров заявил, что многомиллиардные инвестиции в модернизацию БАМа и Транссиба могут быть снижены, а в 2016 году монополия попытается инвестировать в проект без средств федерального бюджета. Ранее "Открытое правительство" уже установило, что стоимость аудированных объектов проекта может быть снижена на 10-20%. По мнению экспертов, замораживать самый дорогой инвестиционный проект ОАО РЖД не следует, так как он будет востребован, но выгоден он скорее государству, чем монополии.

Вчера глава ОАО РЖД Олег Белозеров заявил, что объем инвестиций в проект модернизации БАМа и Транссиба может быть снижен. "У нас есть резервы по стоимости БАМа, — цитирует его "Интерфакс". — Считаю, что инвестпаспорт мы пересмотрим в сторону уменьшения".

Модернизация БАМа и Транссиба должна увеличить провозную способность в направлении дальневосточных портов и погранпереходов на 66 млн тонн в год к уровню 2012 года. Паспортный объем финансирования проекта — 562,4 млрд руб., из них 302,2 млрд руб. — средства ОАО РЖД, 110,2 млрд руб. — деньги федерального бюджета, 150 млрд руб. — средства Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Олег Белозеров заявил, что прямое финансирование из бюджета на 2016 год не предполагается, будут использованы только средства ФНБ. Впрочем, и по ним ясности нет: впервые о сокращении финансирования заговорили еще летом как раз в связи с техническим непоступлением средств из фонда — они начали приходить в ОАО РЖД только в марте, но и в апреле-мае подрядчики на объектах Восточного полигона жаловались на недостаток этих средств. По замечанию Счетной палаты, из выделенных на 2015 год 50 млрд руб. из ФНБ монополия на 1 октября потратила лишь 4,4% (2,2 млрд руб.). ОАО РЖД отвечало, что средства поступили поздно и подсчитывать освоение средств имеет смысл в конце года. Источник "Ъ", близкий к монополии, уточнял, что ожидает некоторого недоисполнения по сре-

дствам ФНБ в этом и следующем году в связи с тем, что взаимодействие с фондом только обкатывается.

На прошлой неделе глава "Открытого правительства" Михаил Абызов заявлял, что по итогам независимого ценового аудита сэкономить можно 10-20% затрат на строительство объектов Восточного полигона. Но он считал, что объем финансирования ОАО РЖД из ФНБ следует сохранить, перераспределив средства в пользу других проектов, например, высокоскоростной магистрали Москва-Казань. Господин Белозеров тогда соглашался с тезисом и уточнял, что будет предлагать правительству программу паритетного снижения затрат, а сэкономленные средства — как монополии, так и государственные — направлять "либо на повышение эффективности других проектов, либо на привлечение дополнительной грузовой базы". В ОАО РЖД дополнительные пояснения по объему средств, который планируется сэкономить, не дали. В Минэкономике "Ъ" пояснили, что вопрос с министерством пока не обсуждался.

Господин Белозеров уверен, что сроки реализации проекта сдвигаться не будут. По мнению экспертов, замораживать проект также не стоит. Объем перевозок на экспорт растет, а этот проект экспортно ориентированный и полезен грузовладельцам, поскольку позволяет увеличить выручку и поддержать добычу, полагает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. К 2018 году, когда проект завершится, экономика грузовладельцев точно улучшится и востребованность инфраструктуры возрастет, полагает он. Но дополнительные объемы перевозок придется прежде всего на низкодоходный сегмент, а в железнодорожный тариф возврат инвестиций не заложен. Поэтому для перевозчика проект низкомаржинален, говорит эксперт, выгоду получает государство через налоги, развитие экономики и так далее, что обуславливает высокую долю госинвестиций.

Коммерсантъ от 06.11.2015

# Дальний Восток России



Размер территории: 36% от всей территории РФ (6,2 млн. кв. км).

В состав ДФО входят Приморский и Хабаровский края, Амурская, Камчатская, Магаданская и Сахалинская области, Еврейская автономная область, Чукотский автономный округ, Республика Якутия.

Крупнейшие города Дальнего Востока: Хабаровск, Владивосток, Комсомольск-на-Амуре, Якутск, Благовещенск, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Уссурийск, Находка, Артём, Магадан, Биробиджан, Анадырь



# МОДЕРНИЗАЦИЯ БОЛЬШОГО ПУТИ

Работа по внедрению микропроцессорных систем железнодорожной автоматики и телемеханики разработки НПЦ «Промэлектроника» на Дальневосточной железной дороге началась более 10 лет назад. В 2005 году на участках дороги впервые стала вводиться в эксплуатацию система счета осей ЭССО, а с 2010 года началось масштабное внедрение микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И. Но обо всем по порядку...



## 2005 – 2010 годы. Счет осей и полуавтоматика

Первые пять лет работы на ДВЖД были полностью посвящены работе по вводу в эксплуатацию системы контроля участков пути методом счета осей ЭССО и микропроцессорной полуавтоматической блокировки МПБ на разных направлениях дороги. В рамках реализации проекта модернизации инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей более восьмидесяти перегонов Ургальской, Уссурийской, Тындинской, Сахалинской дистанции СЦБ и Комсомольского отделения дороги оборудованы системой ЭССО. Четыре перегона Владивостокского региона и три перегона Сахалинского региона оборудованы микропроцессорной полуавтоматической блокировкой МПБ. Совместно со службами железной дороги были разработаны технические решения по комбинированному применению рельсовых путей и системы счета осей. Такие рельсовые цепи работают на участках в пяти тоннелях Дальневосточной железной



ст. Новый Кузнецовский

дороги. При ложной занятости пути из-за низкого сопротивления изоляции балласта контроль состояний участка полностью возлагается на систему счета осей.

## С 2010 г. МПЦ-И на станциях ДВЖД



первое внедрение МПЦ-И на ДВЖД - станция Людю

В конце 2010 года началось внедрение микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И на Дальневосточной железной дороге. Станция Людю была введена в эксплуатацию в ноябре, а в декабре 2010 года еще на 3-х станциях заработала централизация МПЦ-И. С тех пор проделана огромная работа — сегодня почти тридцать станций и разъездов Дальневосточной магистрали оборудованы МПЦ-И. Все станции введены в эксплуатацию согласно инвестиционной программе ОАО «РЖД», с целью увеличения пропускной и провозной способности участка Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань со



строительством нового Кузнецовского тоннеля, имеющего важное стратегическое значение для экономики страны.

Входящая в состав МПЦ-И система гарантированного питания микроэлектронных систем СГП-МС обеспечивает работу централизации в условиях неустойчивого энергоснабжения, что особенно актуально для Дальневосточного региона. Осуществлена опытная эксплуатация светодиодных систем PoSAT совместно с МПЦ-И, впервые внедрены системы увязки с оборудованием АПК-ДК, СДТС, ДЦ «Тракт», Сирена-Р, тоннельной сигнализацией, УКСПС, рельсовых цепей.



## Дальневосточный филиал

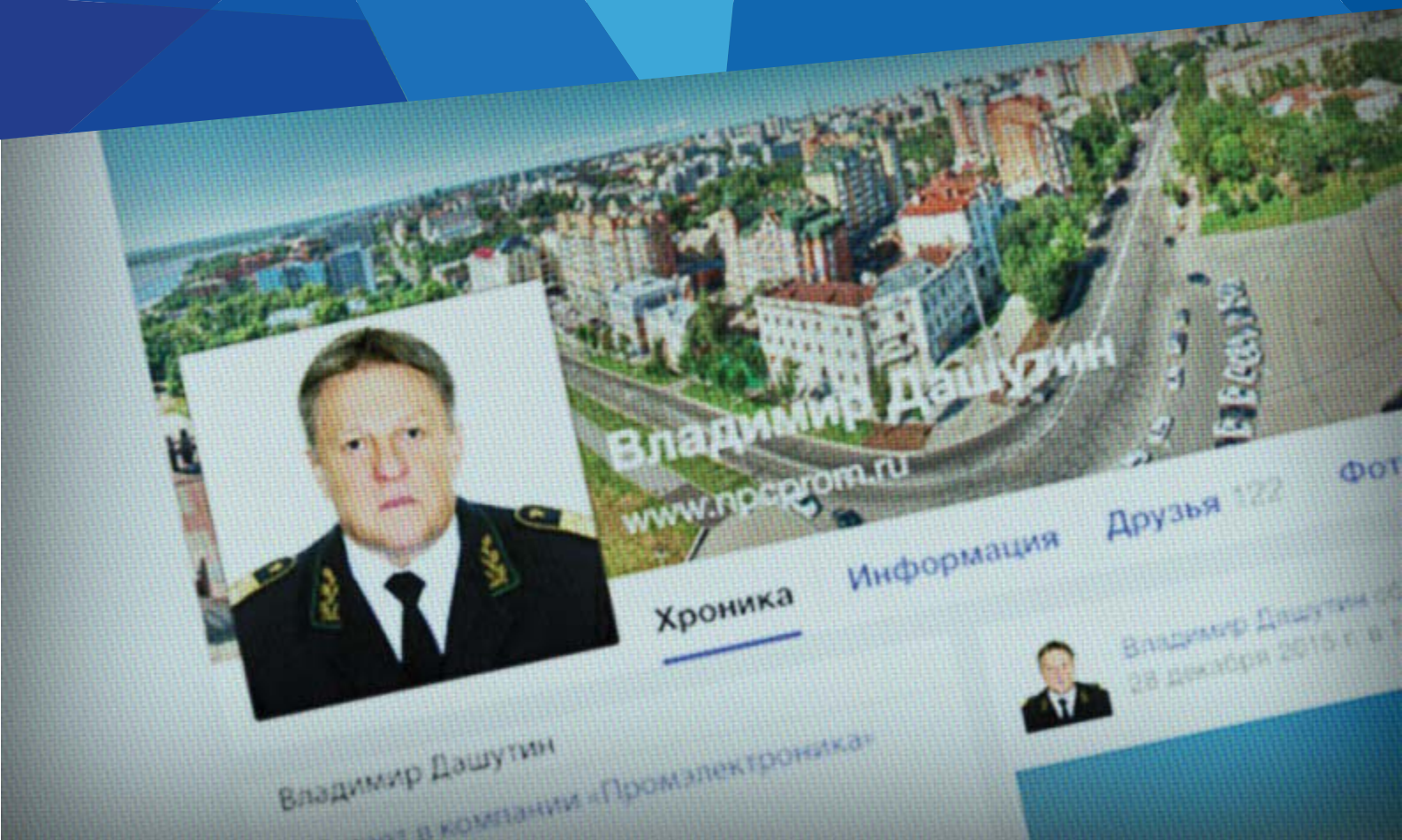
**В связи с большим объемом работы в регионе, возникла необходимость в крепких профессионалах, отлично знающих инфраструктуру магистрали и местные особенности, готовых максимально оперативно подключаться к выполнению сервисных задач. Так в мае 2005 года был создан дальневосточный филиал НПЦ «Промэлектроника», со штаб-офисом в Хабаровске.**

Сегодня за филиалом закреплена территория Дальневосточного федерального округа (6,2 млн. кв. км.), размер которой составляет 36% от всей территории Российской Федерации. Это самый крупный федеральный округ страны, по площади равный двадцати пяти Великобританиям или одиннадцати Франции.

Филиал выполняет маркетинговые задачи по работе с заказчиками в регионе, готовит техническую документацию, сопровождает продукцию АО «НПЦ «Промэлектроника» в течение всего жизненного цикла — от строительно-монтажных и пусконаладочных работ до проведения гарантийного и послегарантийного обслуживания в период эксплуатации, проводит обучение специалистов дороги и предприятий работе с внедряемыми системами.

Сотрудники филиала постоянно повышают уровень собственных профессиональных знаний, имеют сертификаты и статус сервисных инженеров. Все они – настоящие профессионалы, имеющие большой опыт работы на Дальневосточной магистрали. Так, например, начальник отдела по наладке и испытаниям Александр Владимирович Карякин в Высокогорненской дистанции СЦБ прошел путь от электромеханика до заместителя начальника дистанции, а инженер по документации Светлана Ивановна Леонова имеет 27-летний стаж работы на Дальневосточной железной дороге. С момента создания филиала уже более 10 лет работает в АО «НПЦ «ПРОМЭЛЕКТРОНИКА» заместитель директора филиала Патрин Александр Фролович, специалист в области железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, активный рационализатор, инженер-конструктор, обладающий навыками программирования. Почетным железнодорожником, талантливым, уважаемым руководителем является директор Дальневосточного филиала НПЦ «Промэлектроника» **Владимир Андреевич Дашутин**, биография которого – повод для отдельной рубрики.





## ВЛАДИМИР АНДРЕЕВИЧ ДАШУТИН

Родился 26 января 1955 года в г. Хилок Читинской области.

В 1977 году окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Автоматика телемеханика и связь на железнодорожном транспорте».

Трудовую деятельность начал на Дальневосточной железной дороге. Поступил на работу в Комсомольскую дистанцию сигнализации и связи и в течение 20 лет работал в дистанции, где прошел путь от электромеханика СЦБ до начальника Комсомольской дистанции сигнализации и связи. Комсомольская дистанция СЦБ в течение длительного времени являлась одной из лучших на сети железных дорог. На базе дистанции проведены 2 сетевые школы с участием зарубежных специалистов и множество региональных школ передового опыта.

Все годы работы в Комсомольской дистанции сигнализации и связи занимал активную жизненную позицию: был председателем Совета общественных инспекторов, инициатором внедрения многих новшеств и технических решений, повышающих надежность работы устройств. Коллектив Комсомольской дистанции СЦБ, возглавляемый Владимиром Андреевичем, получил в 1987 году переходящее знамя ЦК КПСС, Совета Министров, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. Хорошо понимая необходимость работников дистанции в получении жилья, внедрил на дистанции хоз.способ строительства квартир на линии. Под его руководством построены 10 двухквартирных домов на станциях Селихин, Пивань, Эльбан, Болонь, Волочаевка-2, Литовко, многоквартирный дом на станции Комсомольск-Сортировочный, что позволило улучшить жилищные условия 47 семьям работников.



В 1997 году переведён в управление железной дороги, и 14 лет работал в одной должности (менялись только названия подразделения) – был начальником службы сигнализации, связи и вычислительной техники; службы сигнализации, централизации и блокировки; службы автоматики и телемеханики Дальневосточной железной дороги.

В.А.Дашутин внёс значительный вклад в достижение стабильных производственно-экономических показателей работы хозяйства, в обеспечение устойчивой работы дороги. Под его руководством и непосредственном активном участии ускорился процесс обновления и модернизации устройств на всем полигоне дороги: впервые на дороге построена микропроцессорная централизация, завершена реконструкция участка Известковая-Ургал с полной модернизацией электрической централизации на станциях и оборудованием устройствами диспетчерской централизации со счётчиками осей, завершена электрификация участка Транссибирской магистрали Вяземская-Уссурийск, внедрены цифровые АТС, оптоволоконная и космическая связь между отделением и управлением ДВЖД и МПС, начата

работа по оборудованию перегонов главного широтного хода устройствами автоблокировки с тональными рельсовыми цепями, выполнена модернизация устройств диспетчерской централизации и диспетчерского контроля с заменой релейной аппаратуры и переводом функций управления поездными участками из отделений дороги в расположенный в Хабаровске дорожный центр управления перевозками.

За достигнутые успехи награжден знаком «Почётному железнодорожнику» в 1989 году (приказ Министра путей сообщения), юбилейными медалями «100 лет Транссибирской магистрали» в 2001 году (указ Президента РФ), «30 лет Байкало-Амурской магистрали» в 2004 году (приказ Министерства транспорта РФ).

В мае 2011 года Дашутин В.А. вышел на пенсию, с октября 2011 года работает в должности директора филиала АО «НПЦ «Промэлектроника».

У Владимира Андреевича трое детей и пять внуков. Дети, следуя примеру отца, связали свою жизнь с железнодорожным транспортом и работают в различных хозяйствах Дальневосточной железной дороги - филиала ОАО «РЖД».





## ВЛАДИМИР МОИСЕЙКИН

Инженер по наладке и испытаниям – непростая профессия. Необходимо не только отлично знать «матчасть», но и уметь быстро ориентироваться на новых объектах, находить общий язык с эксплуатационным персоналом, мириться с трудностями продолжительных командировок. С 2005 года, в среднем 3 раза в год, из Екатеринбурга на Дальний Восток для выполнения служебных заданий летает инженер по наладке и испытаниям НПЦ «Промэлектроника» Владимир Моисейкин. О взгляде уральца на Дальний Восток, о работе и жизни за 5000 километров от дома читайте в нашем интервью с Владимиром.



**Владимир, среди всех специалистов из головного офиса компании у тебя самый большой опыт работы на Дальнем Востоке. На каких направлениях дороги удалось поработать?**

- Получается, что на всех, где сейчас работают системы «Промэлектроники». Вместе с сотрудниками нашего филиала объездил практически весь Дальний Восток. Уссурийск, Тында, Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск, Южно-Сахалинск – это основные города, опорные точки между перегонами, где мы работали и работаем.

**Как встречают новые системы дежурные и электромеханики на станциях?**

- Очень положительно, даже просто «на ура». Мы здесь, рядом, всегда можно обратиться за советом, практической помощью. И важный момент – качественное комплексное обучение, оно снимает большую часть морального дискомфорта, который испытываешь при работе с новой техникой. С другой стороны, в регионе мы работаем уже более 10 лет, многие новинки для персонала стали уже привычной, отработанной в эксплуатации технологией.

**С какими трудностями приходится сталкиваться в работе?**

- Трудно привыкнуть к таким огромным расстояниям, разобщенности населенных пунктов. И, конечно, погода. Зимой настоящий мороз, трескучий, да с крепким ветром. При этом ощутимые перепады температур, если ездить из одного района в другой. Практически нет дорог для проезда на машине. Как говорят местные жители, нет дорог – есть только направления. Помню, несколько раз пришлось ночевать в строительных городках, пока ждали грейдер, который расчистит от снега дорогу. Даже на наших хороших рабочих внедорожниках не всегда просто проехать. Бывало, сорок минут едем, сорок минут выталкиваем машину. Но знаете, это не трудности, это просто особенности.

**Что уралец может сказать в целом про жителей Дальнего Востока? Какие особенности можно отметить?**

- Гостеприимство и доброжелательность. Люди замечательные, очень отзывчивые. Если видят, что нам с погодой не повезло, сами предложат помощь. Всегда накормят, обогреют, и это даже не обсуждается (*смеется*). Приятно просто общаться с такими людьми, работать для них.

Трудно привыкнуть к таким огромным расстояниям, разобщенности населенных пунктов.

### Если приехал на Дальний Восток, чем заняться в свободное от работы время?

- У нас свободного времени совсем мало, стараемся завершить все работы на объекте как можно скорее. Но специально искать ничего не надо. Дальний Восток – это необыкновенная, очень разнообразная, богатая природа. К нам на станцию Людю каждый вечер лис приходил, на ужин. Сам поест и с собой унесет. Свой, станционный лис, практически как пес домашний. Для рыбаков, охотников, грибников тут просто рай. Как-то раз вышли мы с Александром Владимировичем Карякиным из машины, чтобы спокойно по телефону переговорить, и пока разговаривали, меньше чем за полчаса три пакета отборных грибов набрали. Вода здесь чистейшая. Вспоминаю, как электромеханики смеялись, когда видели, что я воду кипятить собираюсь. Благодатный край, неповторимый. **От всей души желаю ему благополучия и процветания.**



«К нам на станцию Людю каждый вечер лис приходил, на ужин. Сам поест и с собой унесет. Свой, станционный лис, практически как пес домашний.»





При внедрении микропроцессорных систем важной задачей становится обучение обслуживающего персонала. Сегодня лабораторными комплексами микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И на Дальневосточной магистрали оборудован учебный класс Комсомольской дистанции, где проводится обучение эксплуатационного штата движенцев и электромехаников ШЧ на Комсомольском направлении, а также учебный центр профессиональных компетенций Дальневосточной железной дороги в городе Тында. Будущие железнодорожники име-

ют возможность изучать принципы работы с микропроцессорной централизацией МПЦ-И еще со студенческой скамьи – лабораторный комплекс установлен в учебном классе Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС). Специалисты Дальневосточного филиала НПЦ «Промэлектроника» участвуют в работе государственных аттестационных комиссий в ДВГУПСе, организуют консультации для студентов по актуальной тематике, связанной с эксплуатацией микропроцессорных систем железнодорожной автоматики и телемеханики.



Учебный комплекс МПЦ-И в Тынде



Учебный комплекс МПЦ-И в Тынде



Лабораторный комплекс в ДВГУПС

# ЗА ЧТО МЫ ЛЮБИМ ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ?

Редакция журнала «Лучшее в Хабаровске» решила составить список «За что мы любим свой край». Ответы получились разными, но каждый обязательно упомянул природу и людей как два самых главных богатства края.

## ЗА ЧТО МЫ ЛЮБИМ ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ?

- ♥ за закаты немыслимых цветов
- ♥ за лотосы и амурских тигров
- ♥ за отзывчивых и добрых людей
- ♥ за то, что первого января мы пишем на замороженных окнах маршрутки **«СКОРО ЛЕТО!»**
- ♥ за то, что край быстро развивается
- ♥ за огромное количество солнечных дней
- ♥ за бесчисленные таланты наших мастеров народного творчества
- ♥ за море на юге и тайгу на севере
- ♥ за то, что мы первыми в стране (после Сахалина и Камчатки) встречаем солнце
- ♥ за то, что это родина наших друзей и многих из нас самих
- ♥ за олимпийских призеров
- ♥ за вкуснейшую «молочку»
- ♥ за голубику, морошку, бруснику
- ♥ за близость к Китаю и всей Юго-Восточной Азии
- ♥ за доступные японские машины
- ♥ за появляющиеся все чаще культурные и спортивные комплексы
- ♥ за Амур и его притоки
- ♥ за то, что Хабаровск – на самой крупной купюре страны!

По материалам [bestmagazine.ru](http://bestmagazine.ru)





Значимым деловым событием 2015 года стала IV Международная конференция-выставка «ПромТрансЖАТ-2015», которая прошла 17 сентября в Екатеринбурге. Около ста предприятий промышленного железнодорожного транспорта, проектных институтов, компаний-разработчиков и производителей систем и устройств железнодорожной автоматики из России, Казахстана, Латвии, Белоруссии стали участниками мероприятия. Традиционно организаторами «ПромТрансЖАТ» выступили АО «Научно-производственный центр «Промэлектроника» и саморегулируемая организация «Союз участников железнодорожного рынка», официальную поддержку конференции оказали Союз транспортников России и Комитет Государственной Думы РФ по транспорту.



Тематика «ПромТрансЖАТ-2015» была посвящена повышению эффективности работы железнодорожного транспорта, антикризисным управленческим решениям и перспективам развития отрасли в сложившейся экономической ситуации. В первой части конференции были представлены доклады ведущих российских разработчиков и производителей систем и устройств автоматики для модернизации железных дорог, инжиниринговых компаний, произошел обмен мнениями и опытом эксплуатации с начальниками служб СЦБ и директорами по транспорту промышленных предприятий. Единогласно прозвучало мнение, что несмотря на любые экономи-

ческие трудности, безопасность и надежность перевозочного процесса для всех руководителей железнодорожных хозяйств должны оставаться приоритетными факторами, что будущее за современными микропроцессорными системами, отвечающими высоким требованиям безопасности и оптимальной стоимостью всего жизненного цикла, за гибкими информационно-логистическими решениями, позволяющими организовать непрерывный контроль транспорта предприятия, за импортозамещающими технологиями производства и российскими разработками в области контроля и управления движением поездов.

**Сабирянов Юрий Робертович**, начальник железнодорожного цеха ОАО «Челябинский трубопрокатный завод»:

*«Темы, поднимаемые на мероприятии, актуальны для железнодорожников. В частности, довольно остро стоит вопрос с законодательной базой, технической документацией для транспорта необщего пользования. Правильно, что подобные вопросы обсуждаются в профессиональном сообществе. Кроме того, здесь мы знакомимся с новыми разработками, узнаем примеры применения систем и решений».*



Отдельное внимание было уделено вопросам технологического взаимодействия ОАО «РЖД» с предприятиями промышленного железнодорожного транспорта. От имени руководства компании ОАО «РЖД» участников приветствовал главный инженер проектно-конструкторского бюро по инфраструктуре Виталий Михайлович Кайнов. Завершение технической части конференции прошло в необычном формате. С целью обмена профессиональными знаниями и опытом среди всех участников мероприятия была проведена

деловая игра, где обсуждались по-настоящему важные для предприятий вопросы. Например, по каким показателям оценивается качество работы железнодорожного транспорта на предприятии, какой эффект дает автоматизация управления движением поездов на предприятии и другие.

Во второй части конференции участники «ПромТрансЖАТ-2015» смогли узнать прогнозы и тенденции развития экономической ситуации в России от одного из ведущих экспертов страны – с семинаром «Изменения в экономике. Что делать бизнесу?» выступил доктор экономических наук Михаил Геннадьевич Делягин.

**Кайгородова Оксана Васильевна**, начальник железнодорожного цеха ОАО «Каменск-Уральский металлургический завод»:

«Программа была насыщенная, много практической и нужной информации. Полезно было также погрузиться в понимание макроэкономической ситуации, поучаствовать в живом общении с экспертами».

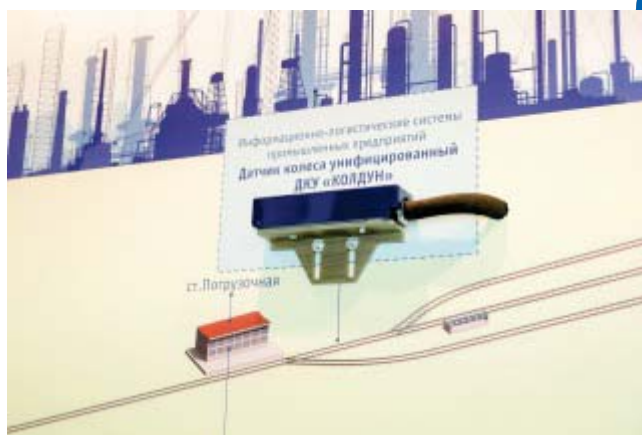




Параллельно с конференцией работала выставка современных технических средств и решений для железнодорожной инфраструктуры предприятий.

На стенде НПЦ «Промэлектроника» было представлено сразу несколько новинок – автоматизированное рабочее место дежурного системы ДК-И (система диспетчерского контроля на базе технологии МПЦ-И), автоматизированное рабочее

место дежурного по станции микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И с показом функции удаленного управления несколькими станциями с одного поста и возможностью управления на сенсорном экране, интерактивный стенд по системе ЭССО-М, а также все основные разработки компании на большой демонстрационной панели.



## АНОНС!

**20-23 сентября, Берлин, Германия**

Крупнейшая международная выставка транспортной техники и технологий «InnoTrans-2016». НПЦ «Промэлектроника» представит свои новейшие разработки, следите за новостями компании!

[www.npcprom.ru](http://www.npcprom.ru)



## Система диспетчерского контроля

**В 2014 году на ОАО «ЕВРАЗ НТМК» (Нижнетагильский металлургический комбинат) введена в эксплуатацию система диспетчерского контроля ДК-И, программное обеспечение которой выполнено на базе технологий микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И. ДК-И разработана НПЦ «Промэлектроника» по заданию УЖДТ комбината.**

Главными целями внедрения системы стала организация контроля за передвижением поездов в онлайн-режиме, а также подготовка к решению задач по повышению грузоперевозок и учету вагонов УЖДТ. Объектами контроля ДК-И могут быть рельсовые цепи, участки, оборудованные системой ЭССО, стрелки, светофоры и другие устройства, имеющие первоначальный контроль состояния на станции. Система позволяет контролировать работу участков, состоящих из нескольких станций, с отображением информации как на мониторах типовых рабочих мест — АРМ, так и на

любых компьютерах, находящихся в сети предприятия, с помощью WEB-интерфейса.

В рамках первого этапа внедрения системы ДК-И организован удаленный контроль станций, оборудованных системами ЭССО и МПЦ-И. В 2016 году планируется организовать удаленный контроль станций, оборудованных системами релейных ЭЦ с рельсовыми цепями.



 **ЕВРАЗ** | ОАО «ЕВРАЗ НИЖНЕТАГИЛЬСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»

**Сахаровский Александр Александрович**, главный инженер УЖДТ ОАО «ЕВРАЗ НТМК»:

«Контроль за передвижением поездов в он-лайн режиме – важная и очень удобная функция, помогающая персоналу более качественно выполнять свои обязанности. Система поддается развитию, можно продолжать дополнять ее в зависимости от новых задач по управлению движением поездов предприятия».





НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЦЕНТР

**ПРОМ  
ЭЛЕКТРОНИКА**

[www.npcprom.ru](http://www.npcprom.ru)

