

Опыт плюс прогресс



– Игорь Германович, НПЦ «Промэлектроника» не зря называют одним из лидеров на российском рынке в области разработки современных систем СЦБ. Держать столь высокую планку непросто, но вы все равно продолжаете покорять новые вершины...

– Это действительно так. Мы постоянно развиваемся и стремимся к новым достижениям на отечественном и зарубежном транспортном пространстве. Здесь хочется отметить, что в 2006 году НПЦ «Промэлектроника» прошел проверку и получил сертификат ISO 9001, выданный TÜV CERT. Данный документ подтверждает, что центр применяет международную систему менеджмента качества на всех этапах разработки и внедрения систем железнодорожной автоматики и телемеханики. Кроме того, в прошлом году компания стала лауреатом престижной премии «Золотая колесница», учрежденной Министерством транспорта Российской Федерации и комитетом Государственной думы по энергетике, транспорту и связи. НПЦ «Промэлектроника» был признан лучшей компанией в номинации «Лидер строительства объектов транспортно-назначения России».

– Какие еще достижения стали для НПЦ «Промэлектроника» принципиальными?

– Прежде всего это интересные и важные проекты для магистральных дорог и железнодорожного транспорта промышленных предприятий. Особо отмечу внедрение микропроцессорной централизации стрелок и сигналов МПЦ-И, которая летом 2008 года была сдана в постоянную эксплуатацию на Южно-Уральской железной дороге и рекомендована к ти-

уже 16 лет НПЦ «Промэлектроника» занимается разработкой систем железнодорожной автоматики и телемеханики, которые являются залогом успешных, а главное, надежных и безопасных перевозок грузов и пассажиров. О том, каких результатов добилась компания за последние годы и что на сегодняшний день она может предложить отечественному потребителю, мы беседуем с генеральным директором центра ИГОРЕМ ТИЛЬКОМ.

Беседовала ЕВГЕНИЯ РОМАНОВА

ражированию в других филиалах ОАО «РЖД». Так, в феврале 2007-го на Западно-Сибирском металлургическом комбинате МПЦ-И был оборудован станционный комплекс Скрапная – Слябовая с уникальной возможностью удаленного управления перевозками. Теперь дежурный может управлять не только движением своей станции, но и контролировать перемещение грузопотоков на другой. Данная технология впервые была применена на промышленном железнодорожном транспорте России. Кроме того, МПЦ-И была внедрена на Свердловской и Горьковской железных дорогах. Также в конце 2007 года впервые были запущены наши перегонные микропроцессорные системы на базе унифицированной аппаратно-программной платформы. Это система управления переездной сигнализацией МАПС (на АО «Карельский окатыш» и Свердловской дороге) и микропроцессорная полуавтоматическая блокировка МПБ на Свердловской и Горьковской магистралах.

– Расскажите подробнее об этих и других разработках, которые на сегодняшний день предлагает ваша компания.

– За последние годы специалистами центра был разработан целый комплекс микропроцессорных систем, способных обеспечить безопасность движения на участках любой протяженности, с любой интенсивностью движения.

Один из основных наших продуктов – микропроцессорная система контроля свободности участков железнодорожного пути методом счета осей ЭССО – с 1996 года внедряется на железных дорогах России и ближнего зарубежья.

ЭССО предназначена для контроля свободности участка пути любой сложности и конфигурации как на станциях, так и на перегонах. Эта

система работает при любом, вплоть до нулевого, сопротивлении изоляции балласта, в том числе на участках с металлическими шпалами и стяжками, на цельнометаллических мостах. Она контролирует свободу перегонов, участков приближения к переездам, блок-участков при автоматической блокировке, стрелочных секций и приемо-отправочных путей на станциях, стрелочных и бесстрелочных участках в системах горочных автоматических централизаций. Как и все системы НПЦ «Промэлектроника», ЭССО разрабатывалась с учетом отечественных условий эксплуатации (диапазон рабочих температур от -60 до +85°C) и обеспечивает увязку со всеми действующими системами железнодорожной автоматики.

Для организации безопасного движения поездов на перегонах применяются микропроцессорная полуавтоматическая блокировка МПБ и система автоматического управления переездной сигнализацией МАПС.

Микропроцессорная полуавтоматическая блокировка, состоящая из двух одинаковых полуккомплектов, размещаемых на прилегающих к перегону станциях, реализует все функции релейной полуавтоматической блокировки, дополнительно обеспечивая контроль прибытия поезда на станцию в полном составе. Кроме того, передача информации между станциями при МПБ может осуществляться по магистральному кабелю связи, волоконно-оптической линии или радиоканалу. При недостаточной пропускной способности перегона МПБ может быть дополнена автоматическим блоком АБП.

МАПС позволяет контролировать участки приближения к одно- и многопутным переездам, управлять всеми используемыми типами переездных устройств заграждения и оповещения.

Для реконструкции действующих и строительства новых станций разработана микропроцессорная централизация стрелок и сигналов МПЦ-И. Среди основных функциональных особенностей МПЦ-И стоит отметить автоматическое протоколирование, архивирование и систематизацию данных о работе системы и действиях ДСП, удаленный мониторинг работы системы и поездной ситуации на станции, объединение нескольких станций в единую зону управления с одного поста и др.

Отдельно скажу о локомотивной сигнализации с использованием радиоканала АЛСР. Данная разработка ведется на основе исследования российского и мирового опыта. По своей структуре система АЛСР схожа с европейской системой ETCS II уровня, разрабатываемой под эгидой Европейского транспортного комитета, однако имеет целый ряд преимуществ.

– Совсем недавно завершилась крупнейшая международная выставка InnoTrans в Берлине, в которой участвовал и НПЦ «Промэлектроника». С каким багажом отправилась туда ваша кампания?

– Мы впервые принимали участие в столь масштабном смотре новой техники и технологий в сфере железнодорожного транспорта. Хочется отметить, что разработки российских специалистов не только вызывают большой интерес у иностранных компаний, но и способны конкурировать с зарубежными аналогами. Мы постарались сделать все возможное, чтобы достойно представить отечественные системы СЦБ на европейском и мировом рынках. Показали и наши счетчики осей, и централизацию, и перегонные системы. Очень радует общий позитивный настрой со стороны иностранных коллег и уровень представленной отечественными компаниями продукции. 📺