

Валерий Васильевич, в конце августа этого года пройдет очередной Международный железнодорожный салон 1520 в Щербинке. Однако на этот раз его посетители вашу продукцию увидеть не смогут по той простой причине, что новые изделия еще требуют своей доработки. Мы предлагаем поделиться с нашими читателями информацией о том, какие новинки в недалеком будущем вы сможете предложить для железных дорог.

— Сейчас мы продолжаем разработку ряда систем, в том числе и для применения на инфраструктуре ОАО «РЖД». Речь идет прежде всего о разработке системы видеоконтроля, чем мы занимаемся уже в течение многих лет. И уже в ближайшее время начинаем ее эксплуатационную проверку. Продолжаем работать и еще над одним проектом, который получил название «Браслет здоровья». Я бы сказал, что сейчас у нас это два самых крупных направления, относящихся к железнодорожной тематике.

Надеемся, что уже к концу года для обоих этих проектов наступит заключительный этап, то есть изделия будут запущены в серийное производство. Почему этого не произошло раньше?

Не надо лишний раз напоминать, что в связи с пандемией два последних года, к стати не только для нас, сложились непросто. К тому же необходимо было решить ряд спорных моментов, например, для идентификации личности блок видеоконтроля должен быть связан с центральными серверами ОАО «РЖД», с основными базами данных этой компании, которые, безусловно, не должны быть доступны для кого-то извне, в том числе и для нас. Пока таких возможностей нет, но

Путевая обстановка под контролем машиниста всегда — теперь это возможно

На протяжении целого ряда лет компания «НЕЙРОКОМ» тесно сотрудничает с «Российскими железными дорогами», предлагая инновационные решения в области обеспечения безопасности движения за счет снижения негативного влияния человеческого фактора на ход перевозочного процесса. Несмотря на непростую ситуацию, обусловленную распространением пандемии, компания продолжает активные разработки своих изделий, которые сейчас особенно востребованы на транспорте.

Об этом, а также о сопутствующих и требующих своего неотложного решения проблемах наша беседа с генеральным директором АО «НЕЙРОКОМ» доктором технических наук Валерием Васильевичем Дементенко.



стоянии и нажимал не ту рукоятку бдительности и таким образом допустил экстренную остановку.

— Неужели со стороны машинистов не предпринимались попытки как-то «обойти» систему?

— Да, надо признать, что в 2012 году на Октябрьской железной дороге был случай сознательного обхода системы. Открою небольшой секрет, что если на скоростемерной ленте нарисовать мягким карандашом

Одну смену предлагалось отработать с применением ТСКБМ, вторую при отсутствии ТСКБМ. Из 30 машинистов без ТСКБМ уснули шестеро — это довольно много, но при использовании ТСКБМ засыпания не было допущено ни разу. Эта проверка показала, что система работает эффективно. И, пожалуй, это единственная система, которая не позволяет допустить неадекватное состояние у машиниста.

В дальнейшем планируем дополнить систему блоком видеоконтроля, о чем было сказано выше. Для чего это нужно? Для того чтобы не допустить возникновения различного рода опасных ситуаций, связанных с поведением, а не с физиологическим состоянием машиниста. Совсем простой пример — попала соринка в глаз и машинист в течение определенного времени активен, но не наблюдает за ситуацией. В дальнейшем также планируем расширить функционал системы видеоконтроля за счет идентификации личности.

— Теперь остановимся на другом проекте — «Браслет здоровья». Насколько он необходим в работе машинистов, какие еще остались проблемы с его доработкой?

— Начну с того, что машинисты — очень дорогие специалисты, готовить их надо долго и кропотливо. Так что терять уже подготовленных профессионалов только из-за того, что вовремя не обратили внимание на ухудшение его здоровья, которое можно было бы поправить какими-то элементар-

ными способами (например, дать лишний раз отдохнуть и т.д.), было бы обидно и неправильно.

Поэтому специалисты РЖД предложили, помимо внедрения системы контроля бдительности, помочь еще и в том, что касается постоянного оперативного контроля здоровья. Конечно, речь идет не о всех параметрах, а о таких серьезных вещах, как внезапная смерть, которой могут предшествовать нарушение ритма сердца и другие признаки появления серьезной патологии.

И их можно уловить, причем по тем параметрам, которые довольно легко измеряются на руке с помощью нашего прибора, имеющего непосредственный контакт с кожей человека. Это пульс, температура, некие движения руки (так называемый тремор). Можно прямо на месте оценить изменения давления, его резкие скачки, обнаружить какие-то отклонения в кардиограмме и т.д. Тогда при появлении опасных признаков машинист мог бы срочно обратиться к врачу, обратиться на реабилитацию и т.д.

Заинтересованность в проведении дальнейших доработок браслета здоровья проявили и специалисты МИИТа. Надеемся, вместе с ними и Дирекцией здравоохранения РЖД мы плодотворно поработаем именно в части разработки тех критериев, которые могли бы быть заложены в этот браслет здоровья.

Насколько мне известно, к этой работе привлекаются также ученые из МГУ и других причастных организаций. Пока работа продвигается не так быстро, как хотелось бы. Но обнадеживает то, что ОАО «РЖД» сегодня максимально заинтересовано в сохранении своих кадров. Кадровая проблема, кстати, особенно обострилась в последнее десятилетие.

— Кстати, о кадрах. В чем кроются причины кадрового дефицита?

— Проблема высокопрофессиональных кадров, которые нужны для выполнения таких инновационных разработок, о которых идет речь, пожалуй, стала общегосударственной. Сейчас настоящих специалистов осталось мало из-за того, что прежняя система образования, к сожалению, ушла в прошлое.

Раньше молодой специалист, как правило, попадал в коллектив, где уже были старшие наставники и под их присмотром происходил его профессиональный рост. Такого теперь нет. О чем можно



говорить, если даже студенты, которые приходят в институт со школьной скамьи, не знают элементарных основ математики, в течение первого семестра их приходится обучать базовым вещам. Получается, что они подготовлены к сдаче ЕГЭ, но не годятся для дальнейшей учебы в вузе.

Вот такая неприятная история случилась с нашим образованием. Но все-таки есть надежда, что ситуация будет меняться к лучшему, поскольку это наша общегосударственная проблема. И вот тут необходима государственная поддержка. Но такую серьезную проблему за один год уже не решить, на это уйдут десятилетия.

Что касается молодых кадров, которые приходят в наш коллектив, то, прямо скажем, что отби-

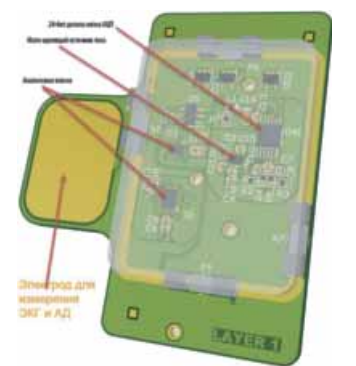
рать нам, по сути, не из кого. Но с такой проблемой сейчас сталкиваются все производственные коллективы. Это колоссальная проблема. Поэтому необходимо восстанавливать нашу систему среднего и высшего образования.

Но надо все-таки отдать должное нынешней молодежи, которая начинает понимать, насколько важно серьезное отношение к учебе. Сейчас уже не увидишь каких-то проявлений наглывательского отношения к делу. Во всяком случае, наши молодые работники в этом плане проявляют себя с наилучшей стороны, стараются все новое впитывать в себя по максимуму.

— Изменения ведь назрели и в транспортном законодательстве. На что, на ваш взгляд, нужно сделать акцент в законодательской деятельности с тем, чтобы поднять на более высокий уровень транспортную безопасность?

— Да, это очень актуальный на сегодня вопрос, и, кстати, мы сейчас плотно сотрудничаем с Минтрансом России в том, что касается разработки законопроекта об особенностях допуска отдельных категорий лиц к осуществлению деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами.

Дело в том, что в действующем законодательстве, регламентирующем безопасность движения на автодорогах, человеческий фактор как бы отсутствует, притом что прописаны достаточно жесткие требования к технической оснащённости, инфраструктуре и т.д. Согласно статистике именно человек является виновником в



80–90% всех происходящих на транспорте аварий. Сейчас человеческому фактору при обеспечении транспортной безопасности уделяется самое серьезное внимание, и как раз новый закон уже будет это учитывать.

В проводимой работе над редакцией законопроекта мы выступаем в качестве консультантов, поскольку у нас имеется очень большой опыт, связанный именно с техникой, которая помогает мобилизовать человека, способствует поддержанию его работоспособности. И я надеюсь, что все это, в том числе и то, что касается контроля состояния водителя транспортного средства, найдет отражение в окончательной редакции закона, как, кстати, это на самом деле имеет место на железнодорожном транспорте еще со времен МПС.

— Валерий Васильевич, спасибо за познавательную беседу, надеемся, компании «НЕЙРОКОМ» есть что предложить для железных дорог.

