



**ПУБЛИКАЦИИ В СМИ ОБ ИНЖЕНЕРНОЙ
И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

ПУБЛИКАЦИИ
26.06 - 30.06.2023

№	Дата публикации	Наименование статьи (новости)	Источник	Ссылка на источник
1.	29.06.2023	Система отражает угрозы	Гудок / ВНИИЖТ, НИИАС	https://gudok.ru/newspaper/?ID=1639306&archive=2023.06.29
2.	29.06.2023	Локомотивы набираются ума	Гудок / НИИАС	https://gudok.ru/newspaper/?ID=1639304&archive=2023.06.29
3.	29.06.2023	Экспертный подход к формированию приростной социально-экономической модели, отражающей взаимовлияние бизнес-процессов субъектов разного иерархического уровня (на примере развития региона и примыкающей части сети железных дорог)	Транспортное дело / ИЭРТ	https://morvesti.ru/izdaniya/tdr/archive/2023/02.php http://iedt.ru/blog/novosti-iert-2/opublikovany-stati-v-zhurnale-transportnoe-delo-rossii-116
4.	29.06.2023	Эффекты развития внутригородского железнодорожного пассажирского сообщения в Екатеринбургской агломерации	Транспортное дело / ИЭРТ	https://morvesti.ru/izdaniya/tdr/archive/2023/02.php http://iedt.ru/blog/novosti-iert-2/opublikovany-stati-v-zhurnale-transportnoe-delo-rossii-116
5.	29.06.2023	Организация эффективного взаимодействия железнодорожного и морского транспорта в границах Восточного полигона	Транспортное дело / ИЭРТ	https://morvesti.ru/izdaniya/tdr/archive/2023/02.php http://iedt.ru/blog/novosti-iert-2/opublikovany-stati-v-zhurnale-transportnoe-delo-rossii-116

Система отражает угрозы. Интервью заведующего лабораторией «Электровозы» АО «ВНИИЖТ» М. Худорожко

При реализации автоматизированных систем на тяговом подвижном составе важно предусмотреть даже самые маловероятные внештатные ситуации.

Решение задач по повышению пропускной способности железных дорог, особенно на Восточном полигоне, невозможно без применения новых технологий интервального регулирования поездов. Например, виртуальной сцепки – соединения локомотивов последовательно следующих составов по радиоканалу. Технология позволяет сократить межпоездной интервал до шести минут.

АО «ВНИИЖТ» и АО «НИИАС» разработали технические требования и решения для технологии интервального регулирования. Кроме того, совместно с ООО НПО «САУТ» и Свердловской железной дорогой наш институт провёл испытания технологии «Виртуальная сцепка» для серийных локомотивов производства ООО «Уральские локомотивы». В том числе для электровоза «Малахит».

Важным вопросом при проработке и реализации таких решений, как виртуальная сцепка, является область внештатных ситуаций. Если раньше их мог парировать машинист, то теперь этот функционал должна брать на себя система. И тут нужно предусмотреть их изначально, заложить при проектировании подвижного состава.

Сейчас требования к безопасности предъявляются производителям уже при согласовании технического задания на новые локомотивы. Например, предусмотрена даже такая маловероятная ситуация, когда пропадает связь по основному и резервному каналам. В случае её возникновения во втором локомотиве сработает тормозное оборудование, которое позволит безопасно остановить поезд.

Источник: gudok.ru, 29.06.2023

Локомотивы набираются ума. Интервью начальника комплекса НТК СУ и ОБДП АО «НИИАС» А. Маркова

Для решения задач по увеличению скоростей движения, а также по повышению пропускной способности применяются бортовые устройства безопасности – основополагающие элементы систем интервального регулирования.

В настоящее время на всех типах подвижного состава установлены устройства обеспечения безопасности, разработанные в АО «НИИАС». Они сертифицированы по четвёртому – высшему – уровню безопасности. В пассажирском сообщении оснащённость приборами, созданными институтом, составляет 100%.

Базовые функции данных устройств предусматривают контроль допустимой скорости и бдительности машиниста, а также регистрацию параметров и интервальное регулирование. В том числе они позволяют осуществлять высокоскоростное движение.

На ВСМ Москва – Санкт-Петербург планируется применение бортовой системы безопасности СОБ-400, которая пришла на смену КЛУБ-У. В отличие от своего предшественника это локомотивное устройство предназначено для поездов, способных развивать скорость до 400 км/ч.

В противоположность нашим зарубежным партнёрам мы не отказываемся от технологии умного локомотива, а отдаём предпочтение комплексной системе, включающей и умный локомотив, и умную инфраструктуру.

В частности, данная технология у нас отлажена на МЦК. Так, локомотиву передаётся не просто скорость движения, с которой он должен проследовать по участку, но и информация, на каком расстоянии от него находится хвост впереди идущего поезда. На основании этих сведений он самостоятельно определяет оптимальный скоростной режим в зависимости от собственных тормозных характеристик.

Источник: gudok.ru, 29.06.2023

Опубликованы статьи в журнале «Транспортное дело России»

Во втором выпуске журнала «Транспортное дело России» за 2023 год вышло три научных статьи наших коллег:

– Экспертный подход к формированию приростной социально-экономической модели, отражающей взаимовлияние бизнес-процессов субъектов разного иерархического уровня (на примере развития региона и примыкающей части сети железных дорог) – автор Магнушевская И.Г., генеральный директор АО «ИЭРТ»

– Эффекты развития внутригородского железнодорожного пассажирского сообщения в Екатеринбургской агломерации – авторы Бранзия Р.Л., к.э.н., начальник центра развития пассажирских перевозок АО «ИЭРТ»; Коробкин С.Е., к.э.н., заместитель начальника центра развития

пассажирских перевозок АО «ИЭРТ»; Русакова Н.Е., ведущий инженер АО «ИЭРТ»

– Организация эффективного взаимодействия железнодорожного и морского транспорта в границах Восточного полигона – авторы Дмитриева Е.В., начальник сектора логистического взаимодействия различных видов транспорта АО «ИЭРТ»; Маслова А.П., ведущий инженер АО «ИЭРТ».

Источник: iedt.ru, 29.06.2023