



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

ПУБЛИКАЦИИ
01.09 - 07.09.2023

№	Дата публикации	Наименование статьи (новости)	Источник	Ссылка на источник
1.	06.09.2023	Умная система сэкономит время диспетчера	Гудок / НИИАС	https://gudok.ru/newspaper/?ID=1645259 https://gudok.ru/zdr/175/?ID=1645265
2.	01.09.2023	С акцентом на безопасность	Гудок / НИИАС, ИЭРТ	https://gudok.ru/zdr/176/?ID=1644898

Умная система экономит время диспетчера

В Московской дирекции управления движением завершили оформление заявочной документации на внедрение модулей автоматической установки маршрутов на станциях Московских центральных диаметров. С вводом в эксплуатацию интеллектуальной системы нагрузка на диспетчерский персонал сократится почти на треть.

Столичные движенцы выступили заказчиками новой разработки, выполненной специалистами АО «НИИАС». Её суть – в автоматизации диспетчерского управления движением при помощи технических и технологических модулей системы автоматической установки маршрутов (АУМ).

Новая интеллектуальная система, компоненты которой взаимодействуют с устройствами железнодорожной автоматики и средствами контроля технического состояния подвижного состава, работает в соответствии с требованиями безопасности движения и ограничениями, определяемыми с учётом оперативной информации о состоянии инфраструктуры.

По словам начальника отдела информационных технологий Московской дирекции управления движением Ю. Шумика, программно-технический комплекс предназначен для перевода на диспетчерскую централизацию железнодорожных станций и автоматической установки маршрутов на участках следования поездов с высокой интенсивностью. С рабочего места поездного диспетчера в этом случае осуществляется управление движением на главных и приёмо-отправочных путях станций, включая станции оборота электропоездов.

«Как заказчик новой разработки, сотрудничая с представителями НИИ, мы занимались отработкой алгоритмов, – поясняет Ю. Шумик. – По сути, обучали систему принципам управления поездной работой, которую ведёт диспетчер. В зависимости от нормативного графика комплекс без участия дежурно-диспетчерского персонала способен принимать решение, на какой путь пропустить тот или иной подвижной состав».

Размещение модулей АУМ запланировано на участках следования поездов Московских центральных диаметров по завершении перевода всех станций МЦД на микропроцессорную централизацию. Ориентировочно в начале следующего года специалисты АО «НИИАС» приступят к настройке программного обеспечения и аппаратной части управления этими устройствами. Параллельно движенцы займутся отладкой размещённого на станциях оборудования.

«С внедрением программно-технического комплекса нагрузка на диспетчерский персонал сократится, по нашим расчётам, на 30%, – отмечает Ю. Шумик. – На сегодняшний день она превышает критическую, из-за чего приходится увеличивать штат.

К настоящему моменту на МЦД-3 и МЦД-4 приняты работники дежурно-диспетчерского аппарата, на оплату труда которых компания расходует около 9 млн руб. в месяц. Заменяя интеллектуальной системой труд человека, мы исключаем издержки и нивелируем риски в обеспечении безопасности перевозочного процесса. Улучшается и качество предоставляемых услуг пассажирам через интервальное регулирование следования поездов по участку».

Источник: gudok.ru/zdr, 06.09.2023

С акцентом на безопасность

В Красноярске в рамках реализации проекта целевой структуры размещения топливных складов ОАО «РЖД» проведена сетевая школа передового опыта. Темой стали «Лучшие практики и передовые технологии по совершенствованию безопасности производственных процессов на материальных и топливных складах».

Участие в работе сетевой школы приняли заместитель генерального директора – директор по внутреннему контролю и аудиту ОАО «РЖД» А. Чабунин, начальник Центральной дирекции закупок и снабжения (ЦДЗС) И. Митичкина и главный инженер дирекции М. Рачковский, главный инженер Красноярской железной дороги Р. Кукишев, а также представители ЦОТЭН, ЦТЕХ, ЦЭУ, ЦРИ, ЦТ, ЦД, НИИАС, ИЭРТ.

Представители региональных дирекций снабжения со всей сети дорог в течение двух дней, разделившись на четыре рабочие группы, обсуждали вопросы определения мест и вариантов экипировки подвижного состава и состояние условий охраны труда на топливных и материальных складах. Итогом мероприятия стал заключительный протокол, в котором сформулирован перечень предложений главных инженеров дирекций снабжения по формированию технологического процесса работы топливных складов.

А. Чабунин отметил, что предысторией разработки проекта стала потребность серьёзной модернизации, а местами и полного технического перевооружения складского хозяйства.

Группа специалистов под руководством главного инженера ЦДЗС М. Рачковского провела работу по анализу состояния топливных и материальных складов, в которой были задействованы привлечённые консультанты. У руководства компании и Центральной дирекции закупок и снабжения есть чёткое понимание, какими должны в будущем стать материальные и топливные склады сети дорог, чтобы выполнять поставленную задачу – увеличивать объём перевозимых грузов.

Помимо этого, программа сетевой школы включила вопросы охраны труда. Участники обсудили современные инструменты ведения производственных процессов, способные полностью защитить сотрудников от негативных факторов на рабочих местах.

– Очень интересной стала рабочая группа по определению мест и вариантов экипировки, – сообщил А. Чабунин. – Есть традиционное понимание: локомотив прибывает для заправки на топливный склад. Иногда передислокация локомотива для экипировки и ТО-2 требует преодоления 50–70 км пути, вследствие чего возникает дополнительная загруженность инфраструктуры и риски просрочки доставки грузов. Новые условия логистики грузовых перевозок создают потребность альтернативных вариантов экипировки, поэтому мы должны продумать все варианты и определить самые эффективные решения.

Руководитель отметил, что обсуждались четыре сценария реформирования топливных складов: помимо традиционного, рассмотрены варианты использования модульных складов с персоналом и без, заправка в местах производства ТО-2, куда выдвигается бензовоз, а так же полный аутсорсинг.

И. Митичкина поблагодарила коллег с железных дорог за масштабную работу по формированию новых схем экипировки и отметила, что во второй половине сентября Центральной дирекции закупок и снабжения предстоит защита проекта целевой структуры размещения топливных складов у главного инженера ОАО «РЖД» А. Храмцова.

– Изменения затрагивают не только подход в работе с топливными складами, внимание уделяется изменению алгоритма работы материальных складов, – уточнила И. Митичкина. – Сегодня в дирекции 333 топливных склада и 98 материальных складов. Масштаб большой. Проект обновления системы материально-технического снабжения запланирован на 2022–2024 г. с перспективой до 2030 г. И мы реализуем отдельные подходы, чтобы апробировать практики и тиражировать их на сети.

Работа по оптимизации мест размещения топливных складов и определению мест экипировки подвижного состава ведётся на сети дорог уже больше года, сформирован проект их целевой структуры.

Увеличение мест экипировки с 333 до 479 повысит гибкость системы снабжения по сети почти в полтора раза, также ожидается снижение инвестиционных затрат на модернизацию и реконструкцию топливного хозяйства компании на сумму порядка 100 млрд руб. Общая оптимизация расходов, в том числе от непроизводительных пробегов подвижного состава, составит полмиллиарда рублей в год.

– Реализация проекта позволит также повысить качество работы дирекции в части экипировки, а для компании в целом позволит обеспечить увеличение скорости доставки грузов и появление дополнительных ниток графика, – сделала акцент И. Митичкина. – Важным эффектом будет и обновление инфраструктуры топливных складов, в том числе для создания комфортных и безопасных условий труда. Автоматизация технологических процессов позволит повысить производительность и поменять подход к оплате труда технического персонала.

Источник: gudok.ru/zdr, 01.09.2023