

ОПЫТНЫЙ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР

ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» уверенно удерживает позиции ведущего проектно-изыскательского и научно-исследовательского института, обеспечивающего на самом высоком уровне комплексное решение любых технологических задач в области промышленного и городского транспорта.

Профессиональная репутация института подтверждена многими знаковыми проектами, по которым осуществлялось строительство транспорта Магнитогорского и Кузнецкого металлургических комбинатов, Норильского и Балхашского горно-металлургических комбинатов, Волгоградского и Челябинского тракторных заводов и Оскольского металлургических заводов, Горьковского, Волжского и Камского автомобильных заводов, завода «Атоммаш», Красноярского завода тяжелых экскаваторов, Чебоксарского завода промышленных тракторов, Ульяновского промышленного комплекса и других предприятий различных отраслей промышленности.

ООО «ПОЛИВИД» поздравляет «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» с 85-летием,

желает руководителю, академику РАТ Валерию Алексеевичу СИДЯКОВУ, и дружному коллективу института творческих удач, благополучия, доброго здоровья и счастья. Хочется верить, что впереди у наших компаний много интересной совместной работы. Успехов и процветания вам, дорогие коллеги, новых идей и новых юбилеев!

Наиболее сложная совместная работа («ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» – «ПОЛИВИД») выполнена в 2009–2012 годах при разработке мероприятий по развитию железнодорожного транспорта Новолипецкого металлургического комбината с целью увеличения производства стали до 12,4 миллиона тонн в год.



Эдуард ЗАГИДУЛЛИН,
генеральный директор
ООО «ПОЛИВИД»



Иван АЛАБУШЕВ,
заместитель генерального директора
ООО «ПОЛИВИД»,
кандидат технических наук

Для эффективной организации грузовых перевозок нужно было применить специальные технические средства управления и обеспечения безопасности движения. На станциях ОАО «НЛМК» следовало предусмотреть рациональное управление маршрутами движения поездов и маневровых составов на главных и боковых путях, не допуская превышения установленных скоростей и опасного сближения в попутных, встречных и секущих маршрутах, при этом обеспечить максимальную пропускную (перерабатывающую) способность станций.

Внедряемые компанией системы управления железнодорожными перевозками и транспортной логистикой позволяют свести к минимуму влияние человеческого фактора на безопасность движения.

Необходимо отметить, что поскольку в настоящее время существует ряд систем микропроцессорных централизаций, адаптированных под серийное производство для стран СНГ, то одной из задач

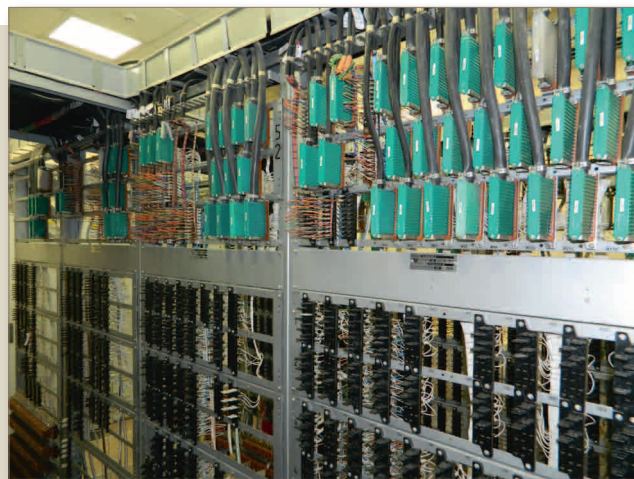
стал выбор системы. Сравнительный анализ систем показал преимущество МПЦ-2. Она предназначена для управления стрелками, сигналами, переездной сигнализацией и другими устройствами на станциях и прилегающих к ним перегонах.

В сравнении с централизацией стрелок и сигналов релейного типа МПЦ-2 имеет ряд преимуществ:

- более высокий уровень надежности за счет применения полупроводниковой техники, а также дублирования многих узлов, в том числе центрального процессора, являющегося «сердцем» централизации;
- более высокий уровень обеспечения безопасности движения поездов, за счет непрерывного обмена информацией между управляющим процессором и объектами управления и контроля (стрелки, сигналы, переезды и др.);
- расширенный набор технологических функций, включая замыкание маршрута без открытия светофора, блокировку стрелок в требуемом положении, блокировку запрещающих показаний на светофорах, блокировку изолированных секций для исключения задания маршрута и другие;
- повышенную информативность для эксплуатационного и технического персонала о состоянии устройств СЦБ на станции с возможностью передачи этой и другой информации в региональный центр управления перевозками;
- меньшую энергоемкость;



• Фото № 1
Управляющий
вычислительный
комплекс МПЦ-2



• Фото № 2
Помещение
релейной поста
электрической
централизации
с МПЦ-2

– непрерывное архивирование действий эксплуатационного персонала по управлению объектами СЦБ и всей поездной ситуации на станции с возможностью последующего анализа необходимых ситуаций;

– встроенный диагностический контроль состояния аппаратных средств централизации и объектов управления и контроля;

– регистрацию всех отказов устройств СЦБ на станции и перегоне;

– значительно меньшие габариты оборудования и, как следствие, возможность замены на станциях централизации устаревшего типа без строительства новых постов ЭЦ;

– значительно меньший объем строительно-монтажных работ;

– пониженные затраты на эксплуатационное обслуживание.

После выбора системы были разработаны проект, рабочая документация и программное обеспечение современной системы микропроцессорного управления стрелками и сигналами, обеспечивающей (фото 1, 2): повышение безопасности

движения поездов, сокращение времени оборота вагонов как общесетевого, так и собственного парков; управление, контроль и диагностику в режиме реального

3 заказчиков продукции и услуг «ПОЛИВИД» привлекает соотношение факторов «цена/качество», а также высокая оперативность при выполнении работ под ключ.

времени работы устройств автоматики и телемеханики (фото 3) и, как следствие, повышение надежности работы всего железнодорожного хозяйства комбината.

Важная составляющая работы заключается в эффективной организации грузоперевозок с внешними предприятиями и грузоперевозок внутри самого предприятия,

что было успешно реализовано на станции Восточная (76 стрелок), где происходят обменные операции между ОАО «РЖД» и УЖДТ «НЛМК». Аналогичные работы проводились на станциях Слябовая (68 стрелок), Агломератная (72 стрелки) и Бункерная (26 стрелок).

Только благодаря высокому профессионализму участников этого сложного проекта поставленная задача была реализована в заданные сроки.



ООО «ПОЛИВИД»
101990, Москва,
ул. Мясницкая, 46/2, стр.1, оф. 401
Телефон/факс: (495) 624-22-22
E-mail: info@polivid.ru
www.polivid.ru



• Фото № 3
Работа МПЦ-2 на станции Слябовая