

РЕШЕНИЕ
ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 40.2.002.03
О РЕЗУЛЬТАТЕ ПУБЛИЧНОЙ ЗАЩИТЫ
от «09» февраля 2023 г. № 3

На заседании 09 февраля 2023 года, проведенном в удаленном интерактивном режиме, диссертационный совет принял решение присудить Эргашеву Улугбеку Эркинжону угли ученую степень кандидата технических наук.

При проведении открытого голосования диссертационный совет в количестве 13 человек, из них 12 докторов технических наук по научной специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 18 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту – 0 человек, проголосовали: за – 13, против – 0.

Председатель диссертационного
совета 40.2.002.03



Е.С. Ашпиз

Ученый секретарь диссертационного
совета 40.2.002.03



Е.Н. Гринь

Протокол № 3
заседания диссертационного совета 40.2.002.03
на базе федерального государственного автономного образовательного
учреждения высшего образования «Российский университет транспорта»
от «09» февраля 2023 г.

Утверждено членов совета – 18, присутствовали на заседании – 13, в том числе в удаленном интерактивном режиме – 2.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Очно:

1.	Ашпиз Е.С. (председатель)	д.т.н., доцент	2.9.2.
2.	Локтев А.А. (зам. председателя)	д.ф.-м.н., профессор	2.9.2.
3.	Гринь Е.Н. (ученый секретарь)	к.т.н., доцент	2.9.2.
4.	Бучкин В.А.	д.т.н., доцент	2.9.2.
5.	Глюзберг Б.Э.	д.т.н., профессор	2.9.2.
6.	Ермаков В.М.	д.т.н.	2.9.2.
7.	Коваленко Н.И.	д.т.н., профессор	2.9.2.
8.	Поляков В.Ю.	д.т.н., доцент	2.9.2.
9.	Савин А.В.	д.т.н.	2.9.2.
10.	Суслов О.А.	д.т.н.	2.9.2.
11.	Шепитько Т.В.	д.т.н., профессор	2.9.2.

В удаленном интерактивном режиме:

12.	Анисимов В.А.	д.т.н., доцент	2.9.2.
13.	Быков Ю.А.	д.т.н., доцент	2.9.2.

Сообщение председателя диссертационного совета д.т.н., доцента Ашпиза Е.С. о наличии кворума и правомочности заседания совета.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Защита диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук Эргашева Улугбека Эркинжона угли на тему «Особенности укладки сварных рельсовых плетей бесстыкового пути с применением технологической оснастки навесного типа» по специальности 2.9.2. Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог.

Всего членов совета – 18, присутствовали на заседании – 13 членов совета, из них докторов наук по профилю рассматриваемой специальности – 12.

Председатель диссертационного совета Ашпиз Е.С. сообщил о защите кандидатской диссертации Эргашева Улугбека Эркинжона угли на тему «Особенности укладки сварных рельсовых плетей бесстыкового пути с применением технологической оснастки навесного типа».

Научный руководитель – доктор технических наук Сулов Олег Александрович работает в должности технического эксперта научного центра «Рельсы, сварка и транспортное материаловедение» акционерного общества «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта».

Официальные оппоненты:

1. Новакович Василий Иванович, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры «Путь и путевое хозяйство» Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ростовский государственный университет путей сообщения»,

2. Атапин Виталий Владимирович, кандидат технических наук, Директор института автоматизации, информационных технологий и строительства Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Самарский государственный университет путей сообщения».

Оппоненты дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Иркутский государственный университет путей сообщения».

Официальные оппоненты и ведущая организация утверждены советом 40.2.002.03, протокол № 21 от 01 декабря 2022 года.

СЛУШАЛИ: председателя диссертационного совета, д.т.н., доцента Ашпиза Е.С. о наличии кворума и о повестке заседания.

СЛУШАЛИ: сообщение ученого секретаря диссертационного совета, к.т.н., доцента Гринь Е.Н. огласившего основные данные, содержащиеся в личном деле соискателя Эргашева У.Э. и отметившего, что материалы личного дела и документы предварительной экспертизы соответствуют положениям ВАК о порядке присуждения ученых степеней.

СЛУШАЛИ: соискателя Эргашева Улугбека Эркинжона угли, который изложил основные положения диссертации.

ВОПРОСЫ ЗАДАЛИ: Анисимов В.А. д.т.н., доцент, Поляков В.Ю. д.т.н. доцент, Ермаков В.М. д.т.н., Коваленко Н.И. д.т.н., профессор, Ашпиз Е.С. д.т.н., доцент, Шепитько Т.В. д.т.н., профессор.

СЛУШАЛИ: научного руководителя – д.т.н., Сулова Олега Александровича, давшего положительную характеристику соискателю.

СЛУШАЛИ: ученого секретаря диссертационного совета, к.т.н., доцента Гринь Е.Н. огласившего:

- заключение организации, где выполнена диссертация – акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта»;
- отзыв ведущей организации – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Иркутский государственный университет путей сообщения»;
- отзывы, поступившие на автореферат диссертации (всего 10 отзывов, все положительные), а также замечания, указанные в отзывах.

СЛУШАЛИ: официального оппонента д.т.н., профессора Новаковича Василия Ивановича. Отзыв официального оппонента положительный.

СЛУШАЛИ: официального оппонента к.т.н. Атапина Виталия Владимировича. Отзыв официального оппонента положительный.

СЛУШАЛИ: соискателя Эргашева Улугбека Эркинжона угли, ответившего на замечания, содержащиеся в отзывах.

ДИСКУССИЯ: в дискуссии после заслушивания основных положений диссертации приняли участие члены совета: д.т.н., доцент Бучкин В.А., д.т.н. Ермаков В.М., д.т.н., профессор Коваленко Н.И., д.т.н., профессор Шепитько Т.В., д.т.н., доцент Ашпиз Е.С.

СЛУШАЛИ: сообщение ученого секретаря к.т.н., доцента Гринь Е.Н., огласившего способ проведения электронного тайного голосования.

ГОЛОСОВАНИЕ: проведена процедура тайного голосования.

СЛУШАЛИ: сообщение ученого секретаря к.т.н., доцента Гринь Е.Н., огласившего результаты тайного голосования: утвержденный состав совета – 18 человек, присутствовало на заседании – 13 человек, из них докторов наук по профилю защищаемой диссертации – 12.

Результаты голосования о присуждении ученой степени кандидата технических наук Эргашеву Улугбеку Эркинжону угли: «за» – 13, «против» – 0.

ПОСТАНОВИЛИ: утвердить протокол тайного голосования. На основании результатов тайного голосования присудить ученую степень кандидата технических наук Эргашеву Улугбеку Эркинжону угли (принято открытым голосованием единогласно).

СЛУШАЛИ: заключительное слово соискателя – Эргашева Улугбека Эркинжона угли.

СЛУШАЛИ: председателя диссертационного совета 40.2.002.03 д.т.н., доцента Ашпиза Е.С., предложившего обсудить заключение совета по диссертации Эргашева Улугбека Эркинжона угли.

Членами совета внесены правки в проект заключения.

ПОСТАНОВИЛИ: принять с учетом внесенных поправок следующее заключение диссертационного совета по диссертации Эргашева Улугбека Эркинжона угли: «за» – 13 члена совета, «против» – нет.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 40.2.002.03
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
АВТОНОМНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»,
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 09.02.2023 № 3

О присуждении Эргашеву Улугбеку Эркинжону угли, гражданину Республики Узбекистан, ученой степени кандидата технических наук.

Диссертация «Особенности укладки сварных рельсовых плетей бесстыкового пути с применением технологической оснастки навесного типа» по специальности

2.9.2. Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог, принята к защите 01.12.2022 (протокол заседания № 21) диссертационным советом 40.2.002.03, созданным на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта», Министерство транспорта Российской Федерации, 127994, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Москва, № 222/нк от 18.10.2018 г.

Соискатель Эргашев Улугбек Эркинжон угли, «25» июля 1988 года рождения, работает ассистентом кафедры «Инженерия железных дорог» Ташкентского государственного транспортного университета.

В 2013 году соискатель окончил магистратуру федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Петербургский государственный университет путей сообщения» по направлению подготовки 270800 Строительство.

В 2022 году соискатель окончил аспирантуру акционерного общества «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» по направлению подготовки 23.06.01 Техника и технологии наземного транспорта (Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог).

Диссертация выполнена в Научном Центре «Путевая инфраструктура и вопросы взаимодействия колесо-рельс» акционерного общества «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта».

Научный руководитель – доктор технических наук, Сулов Олег Александрович, технический эксперт Научного центра «Рельсы, сварка и транспортное материаловедение» акционерного общества «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта».

Официальные оппоненты:

1. Новакович Василий Иванович, доктор технических наук, профессор, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ростовский государственный университет путей сообщения», кафедра «Путь и путевое хозяйство», профессор,

2. Атапин Виталий Владимирович, кандидат технических наук, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования

«Самарский государственный университет путей сообщения», Институт автоматизации, информационных технологий и строительства, директор дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация – федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Иркутский государственный университет путей сообщения», город Иркутск, в своем положительном отзыве, подписанном Ковенькиным Д.А. к.т.н., доцентом, заведующим кафедрой «Путь и путевое хозяйство», Филатовым Е.В. к.т.н., доцентом, деканом факультета «Строительство железных дорог», Подвербным В.А., д.т.н., доцентом, директором Восточно-Сибирского бюро проектирования транспортных систем ИрГУПС, профессором кафедры «Строительство железных дорог, мостов и тоннелей» и утвержденном Трофимовым Ю.А. к.т.н., доцентом, ректором указала, что диссертация Эргашева Улугбека Эркинжон угли на соискание ученой степени кандидата технических наук является законченной научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований изложены новые научно обоснованные технические и технологические решения по замене рельсовых плетей бесстыкового пути, обеспечивающие высокую производительность и уменьшение затрат на их выполнение, и соответствует требованиям п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ от 24.01.2013г. №842, а ее автор Эргашев Улугбек Эркинжон угли, заслуживает присуждения ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.2. Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог.

Соискатель имеет 19 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликовано 9 работ, из них в рецензируемых научных изданиях опубликовано 3 работы. Общий объем публикаций составляет 5,94 п.л., из них авторский вклад – 3,12 п.л. К наиболее значимым работам относятся:

1. Эргашев, У.Э. Двойной роликовый рельсовый захват / У.Э. Эргашев // Путь и путевое хозяйство. – 2021. – № 3. – С. 37-39.

2. Суслов, О.А. Технология производства работ по замене инвентарных рельсов плетями с применением навесного оборудования для экскаваторов на

комбинированном ходу / О.А. Сулов, У.Э. Эргашев // Вестник транспорта Поволжья. – 2022. – № 3. – С. 28-32.

На диссертацию и автореферат поступило 10 отзывов. Все отзывы положительные:

1. Краснов, О.Г., к.т.н., зав. отделом пути и специального подвижного состава АО «Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава». Замечания: «1. При анализе опыта механизации технологических процессов по замене рельсовых плетей следовало упомянуть отечественные разработки: путевую машину РУ-700 для замены рельсовых плетей, комплекс для замены рельсовых плетей, разрабатываемый ООО «СТМ» и АО «Калугапутьмаш». 2. Замена инвентарных рельсов, сболченных в плети, и укладка новых рельсовых плетей производится при полном раскреплении их со шпалами. Из расчетной схемы (рис. 2) не понятна роль элементов Spring/Damper».

2. Лесов К.С., к.т.н., доцент, зав. кафедрой «Инженерия железных дорог» Ташкентского государственного транспортного университета. Замечания: «1. Было бы уместно если соискатель выполнял прочностные расчеты основных элементов предложенной конструкции рельсового захвата чтобы проверить соответствие предложенного захвата к определенным требованиям. 2. В автореферате отсутствует методика проведения экспериментальных работ и недостаточно подробно раскрыта экспериментальная часть. Как определена скорость движения экскаватора и время на зарядку (разрядку) навесной оснастки? 3. На графике, который представлен на рисунке 10 хорошо было бы, если показаны области эффективного использования технологии укладки рельсовых плетей с применением пары тележек и технологии с применением навесных оснасток».

3. Шермухамедов У.З., д.т.н. (DSc), профессор, зав. кафедрой «Мосты и тоннели» Ташкентского государственного транспортного университета. Замечания: «1. Хорошо было бы, если бы был приведен алгоритм расчета напряженно-деформированного состояния рельсовой плети. 2. Какие допущения были приняты при расчетах напряженно-деформированного состояния рельсовой плети?».

4. Абдукамилов Ш.Ш., к.т.н., исполнительный директор Ташкентского филиала национального исследовательского ядерного университета «МИФИ».

Замечания: «1. Из текста автореферата не понятно принимал ли в учет автор температурные напряжения, в скреплениях при разработке конечно-элементной модели бесстыкового пути, так как в условиях резко-континентального климата Узбекистана температурные напряжения имеют серьезное значение в напряженно-деформированном состоянии рельсовой плети. 2. Из текста автореферата непонятно, как рассчитывались затраты, связанные с задержкой поездов при производстве работ в «окно»».

5. Ибраев Ч.В., главный инженер ООО «ТОШТЕМИРЙУЛЛОЙИХА». Замечание: «Из текста автореферата непонятно, как будут создаваться плети длиной более 800 м?».

6. Камалов А.З., главный инженер ПМС-17. Без замечания.

7. Кузнецов И.И., директор ООО «MDXX». Замечания: «1. В таблице 1 значения вылета стрелы округлены до десятых, а на рисунке 3, которая построена по данным таблицы 3, это не сделано. 2. Не раскрыт вопрос о возможности применения данной технологии для перекладки рельсовых плетей на кривых участках пути».

8. Абдуллаев Р.Б., к.т.н., заместитель декана факультета «Управление транспортными системами» Ташкентского государственного транспортного университета. Замечание: «Как устанавливаются изолирующие стыки при укладке рельсовых плетей длиной до перегона по технологии предложенный автором?».

9. Умматов О.Э., главный инженер ОПМС-203. Замечание: «На графике производства работ в «окно» (рисунок 9) надо добавить дополнительные обозначения по работам: надвижки рельсовой нити с инвентарными рельсами на плечо балластной призмы и надвижки плетей в их рабочее положение, чтобы четко было ясно, что сначала заменяется правая рельсовая нить, а потом левая».

10. Мирсалихов З.Э., к.т.н., директор ООО «INNOVATION - TECHNOLOGY». Замечание: «Из текста автореферата непонятно, почему затраты, связанные с разрядкой рельсовых плетей, учитываются, когда продолжительность «окон» превышает трехчасовую отметку?».

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается научной направленностью и наличием публикаций по теме диссертации, и соответствием п. 22 и п. 24 Положения о присуждении ученых степеней.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработана технология производства работ по замене рельсовых плетей с применением экскаваторов на комбинированному ходу оборудованных навесными оснастками;

предложена конечно-элементная модель рельсовой плети, необходимая для проведения расчетов по определению напряженно-деформированного состояния рельсов во время производства работ;

доказана эффективность использования разработанной технологии производства работ по замене рельсовых плетей с применением экскаваторов на комбинированному ходу оборудованных навесными оснастками на основе сравнения существующими технологиями;

введены показатели характеризующие безопасные условия производства работ: такие как высота подъема и вылет стрелы.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказано, что применение изложенной в работе технологии производства работ по замене рельсовых плетей позволит повысить производительность выполнения работ одновременно с уменьшением затрат на их выполнение;

применительно к проблематике диссертации результативно использован комплекс существующих базовых методов исследования, в т.ч. методы расчета конструкций верхнего строения железнодорожного пути с помощью компьютерных программ, методы разработки новой оснастки и технологии, современные методы планирования и организации технологических процессов, методы анализа и сравнения результатов исследования;

изложен метод расчета эффективности внедрения новой технологии на основе сравнения эксплуатационных затрат в конкретной эксплуатационной ситуации при использовании разработанной и конкурентоспособной технологии;

раскрыты зависимости напряженного состояния рельсовых плетей при их продвижке и вертикальной нагрузки в навесном устройстве от высоты подъема и вылета стрелы экскаватора с навесным захватным устройством;

изучены существующие методики расчета напряженно-деформированного состояния рельсовой плети;

проведена модернизация технологии производства работ по замене инвентарных рельсов на плети бесстыкового пути с применением экскаваторов на комбинированному ходу оборудованных навесными оснастками.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

разработана технология производства работ по замене инвентарных рельсов на плети бесстыкового пути с применением экскаваторов на комбинированному ходу оборудованных навесными оснастками;

определены основные параметры технологического процесса производства работ по технологии, предложенной соискателем;

создана конструкция двойного роликового рельсового захвата;

представлены рекомендации по рациональной длине фронта выполняемых работ в «окно» по замене рельсовых плетей с применением экскаваторов на комбинированном ходу, оборудованных навесной оснасткой, которая составляет 4 - 10 км.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

высокую сходимость результатов расчета при конечно-элементном моделировании с результатами ранее полученными другими исследователями;

теория построена на известных, проверяемых данных, подтверждена результатами расчетов и экспериментальными исследованиями;

идея базируется на результатах отечественных и зарубежных исследований в области укладки бесстыкового пути, применении методов математического моделирования напряженно-деформированного состояния рельсовой плети для определения основных параметров технологического процесса по замене рельсовых плетей;

использовано сравнение результатов расчетов напряженно-деформированного состояния рельсовой плети с результатами, полученными ранее В.П. Шраменко и Н.Н. Лысенко;

установлено соответствие и сходимость авторских результатов с результатами, представленными в независимых источниках по рассматриваемой тематике;

использованы современные методы программирования для проведения вычислений.

Личный вклад соискателя состоит в:

- в проведении расчета напряженно-деформированного состояния рельсовой плети при одновременном действии вертикальных и горизонтальных сил;
- в разработке конструкции двойного роликового рельсового захвата, обеспечивающего расширение технологических возможностей захвата при комплексной механизации работ по замене рельсовых нитей;
- в разработке технологических приемов производства работ по замене рельсовых плетей с применением экскаваторов на комбинированном ходу, оборудованных навесными оснастками;
- в проведении расчета экономической эффективности применения новой технологии.

Диссертационный совет пришёл к выводу о том, что в диссертации:

соблюдены установленные Положением о присуждении учёных степеней критерии, которым должна отвечать диссертация на соискание ученой степени; отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем ученой степени работах, в которых изложены основные научные результаты диссертации; соискатель ссылается на авторов и источники заимствования.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания, связанные с эффективностью применения технологии замены рельсовых плетей с применением экскаваторов на комбинированному ходу оборудованных навесными оснастками.

Соискатель Эргашев У.Э. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию, основанную на результатах расчетов и экспериментальных исследований.

На заседании 09.02.2023 г. диссертационный совет принял решение: за новые научно обоснованные технические и технологические решения и разработки по укладке бесстыкового пути с применением современной мобильной техники, имеющие существенное значение для развития страны, присудить Эргашеву У.Э. ученую степень кандидата технических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 13 человек, из них 12 докторов наук по научной специальности рассматриваемой диссертации, участвовавших в заседании, из 18 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за 13, против 0.

Председатель диссертационного
совета 40.2.002.03
доктор технических наук, доцент



Ашпиз Евгений Самуилович

Ученый секретарь диссертационного
совета 40.2.002.03
кандидат технических наук, доцент



Гринь Елена Николаевна

10.02.2023 г.