

Оглавление

Введение.....	3
1 Техническая характеристика предприятия.....	5
1.1 Цели, задачи, функции предприятия и его структурных подразделений.....	5
1.2 Организационно- управленческая структура, функции управления предприятием и их особенности.....	7
1.3 Анализ хозяйственной деятельности.....	9
1.3.1 Анализ выполняемых работ на производственной базе.....	9
1.3.2 Планирование работ на основании результатов прошлых лет.....	11
1.3.3 Сведения о наличии путевых машин.....	13
1.3.4 Вывод о технической характеристике ПМС-183.....	15
2. Основные характеристики перегона Шеберта – Будагово.....	16
2.1 Общие положения ремонтируемого участка.....	16
2.2 Характеристика ремонтируемого участка.....	18
2.3 Принятые проектные решения.....	19
2.3.1 Продольный профиль.....	19
2.3.2 Земляное полотно.....	20
2.3.1 Верхнее строение пути.....	21
Заключение.....	22
Список используемых источников.....	23

ПП.440100.23.05.06–2023.ПЗ

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата				
Разраб.		Ахрамович А.В			<i>Отчет по преддипломной практике</i>	<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>	<i>Листов</i>
Провер.		Чернецкая И.С.					2	20
Реценз.						<i>ИргУПС СЖД 2-18-2</i>		
Н. Контр.								
Утверд.								

Введение

Большое влияние в экономике России оказывает ОАО «РЖД» за счет перевозки грузов, экспорта, а также транзитных перевозок. Современные условия рынка диктуют строгие правила для транспортных компаний, для того чтобы ОАО «РЖД» поддерживать и повышать свою значимость и влияние в рамках перевозочного процесса необходимо увеличивать пропускную способность, наращивать скорости движения, обеспечивать плавное и бесперебойное движение поездов. Данные показатели возможно развивать только при комплексном подходе, учитывать работу разных служб и структурных подразделений. Роль путевого хозяйства в данном вопросе безусловно важна.

Ежегодно перевозочная способность увеличивается, так в 2022 году по Восточному полигону перевезли 148,8 млн. тонн грузов, планка на 2023 составляет 160 млн. тонн, а провозные возможности нарастить до 173 млн. тонн, эти показатели свидетельствуют о актуальности выбранной темы : «Организация капитального ремонта с выработкой 3000 метров в сутки». Поскольку объемы перевозимых грузов увеличиваются, соответственно время технологического «окна», за которое необходимо выполнить требуемый объем работ, должно сокращаться. Также стоит понимать, что планка выработки для структурных подразделений Дирекции по ремонту пути будет увеличиваться ежегодно, поэтому необходимо рассматривать данную тему с возможностями на дальнейшее развитие.

Капитальный ремонт железнодорожных путей – это объемный комплекс работ, который считается наиболее трудоемким и ресурсозатратным мероприятием, в отличии от иных видов ремонта. В проекте организации путевых работ важное место занимает увязка и согласование их с эксплуатационной работой дороги. Количество времени, затраченного на выполнение запланированных объемов работ не должно негативно сказываться на установленные размеры движения поездов, поэтому вопрос организации и планировании путевых работ должен прорабатываться с согласованием работников всех служб, причастных к ремонту пути. Необходимо понимать прямую зависимость между количеством пропущенных

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						3
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

пар поездов, которая в свою очередь зависит от качественной подготовки и работы Путьевых машинных станций, и общей стоимостью выполняемых работ. Потеря времени при подготовительных, основных, заключительных этапах производства ведут к удорожанию для всего холдинга ОАО «РЖД», поэтому важно соблюдать сроки предоставляемых «окон».

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						4
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

1 Техническая характеристика предприятия

1.1 Историческая справка

Путевая машинная станция (ПМС) №303 является объектом железнодорожной инфраструктуры, расположенным в поселке Кичера Северобайкальского района Республики Бурятия.

Приказом министра путей сообщения № 26Ц от 28.07.1980 г. «Об организации Байкало-Амурской железной дороги» Совет министров СССР Постановлением от 19.07.80 г. № 625 организовал Байкало-Амурскую железную дорогу с 01.01.1981 г. с местонахождением управления дороги в г. Тынде.

С 01.10.1980 г. в соответствии с указанием МПС № 1745 от 25.07.1980 г. образовано Северобайкальское отделение Байкало-Амурской железной дороги.

Образование Путевой машинной станции № 303 ст. Кичера на основании указания МПС № Г-977 У от 16.04.1990 г., приказ начальника Байкало-Амурской железной дороги № 191 от 03.09.1990 г.

Расположено в республике Бурятия, Северо-Байкальского района, местности, приравненной к районам Крайнего Севера.

В соответствие с указанием МПС № 103-у от 26.07.1996 г. Путевая машинная станция № 303 (ПМС) ст. Кичера дороги с 01.09.1996 г. передана в состав «Восточно-Сибирской железной дороги».

Путевая машинная станция № 303 (ПМС) ст. Кичера Северобайкальского филиала «Восточно-Сибирской железной дороги» с 01.07.1999 г. переименована на основании указания МПС № 38-у от 28.01.1999 г., указания начальника Восточно-Сибирской железной дороги № 3505-1128 от 11.02.1999 г.

Путевая Машинная Станция № 303 Дирекции по ремонту пути Восточно-Сибирской железной дороги – филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги», переименована в связи с приватизацией имущества ФГУП «Восточно-Сибирская железная дорога» МПС России путем внесения в уставной капитал открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

на основании приказа № 1 от 01.10.2003 г.

Путевая машинная станция № 303 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути – Центральной дирекции по ремонту пути - филиала ОАО «РЖД» переименована в связи с созданием структурных подразделений Центральной дирекции по ремонту пути и структурных преобразований в хозяйстве пути железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» на основании приказа № 1 от 01.07.2008 г.

01.10.1990г. по 31.08.1996г. – Путевая машинная станция № 303 Байкало-Амурской железной дороги

01.09.1996г. по 30.2003г. – Путевая машинная станция № 303 Восточно-Сибирской железной дороги

01.10.2003г. по 30.06.2008г. – Путевая машинная станция № 303 дирекции по ремонту пути Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»

01.07.2008г. по настоящее время – Путевая машинная станция № 303 Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути Центральной дирекции по ремонту пути - филиала ОАО «РЖД».

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						6
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

1.2 Общие сведения

Путевая машинная станция (ПМС) №303 является объектом железнодорожной инфраструктуры, расположенным в поселке Кичера Северобайкальского района Республики Бурятия.

К основным задачам путевой машинной станции №303 относятся:

- капитальный ремонт 1 уровня;
- капитальный ремонт 2 уровня;
- капитальный ремонт 3 уровня;
- смена стрелочных переводов;

Выполнение работ на объектах нового строительства:

- укладка РШР
- укладка плетей
- укладка стрелочных переводов

Специализация производственной базы ПМС-303:

- сборка новой рельсошпальной решетки;
- демонтаж старогодной рельсошпальной решетки на деревянных шпалах;
- сборка стрелочных переводов на железобетонных брусьях;
- демонтаж и сборка старогодной рельсошпальной решетки на старогодних ж.б шпалах;
- сборка рельсошпальной решетки на старогодних железобетонных шпалах;
- складирование щебня;

1.2.1 Итоги проведенных работ за 2022 год

Виды работ выполняемые машинной станции №303 за 2022 год, итоги;

Таблица 1.1

Ремонтно-путевые работы	План	Факт
Капитальный ремонт 1 уровня	26,955	26,955
Капитальный ремонт 2 уровня	10,739	10,739

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		7

Капитальный ремонт 3 уровня	0	0
Смена стрелочных переводов	27	27
Выполнение работ на объектах нового строительства		
Укладка РШР	21	21
Укладка плетей	46,363	46,363
Укладка стрелочных переводов	22	22

По результатам комиссионного осмотра за 2022 год, балловая оценка километров пути, сданных в эксплуатацию, составляет 5 баллов, в том числе:

с оценкой «отлично» - 37,033 км.

с оценкой «хорошо» - 0 км.

Работы выполняемые на производственной базе;

Таблица 1.2

Работы на производственной базе	план	факт
Сборка рельсошпальной решетки на ж.б.шпалах	79,29	79,29
Демонтаж с/г рельсошпальной решетки на ж.б.шпалах	0	0
Сборка с/г рельсошпальной решетки на ж.б.шпалах	0	0
Демонтаж с/г рельсошпальной решетки на дер.шпалах	42,15	42,15
Сборка стрелочных переводов на ж.б.брусьях	83	83
Завезено щебня	80	80

Анализ результатов работы ПМС-303 за 2022 год показывает, что все проведенные работы выполнены в полном объеме и в высоком качестве. Количество выполненных капитальных ремонтов 1 и 2 уровня соответствует плану, что свидетельствует о тщательной и продуманной организации работы ПМС-303. Работы по смене стрелочных переводов и укладке железнодорожной решетки на объектах нового строительства также выполнены полностью и без проблем. Безопасность движения по железнодорожным путям обеспечена, а железнодорожные пути поддерживаются в исправном состоянии. Все это говорит о том, что ПМС-303 работает по плану и продолжает показывать высокие результаты профессиональной и квалифицированной работы.

						ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
							8
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата			

1.3 Техническая оснащенность Путевой машинной станции № 303

1.3.1 Сведения о наличии движимых активов

В таблице 7 представлены сведения о наличии путевых машин Путевой машинной станции № 303

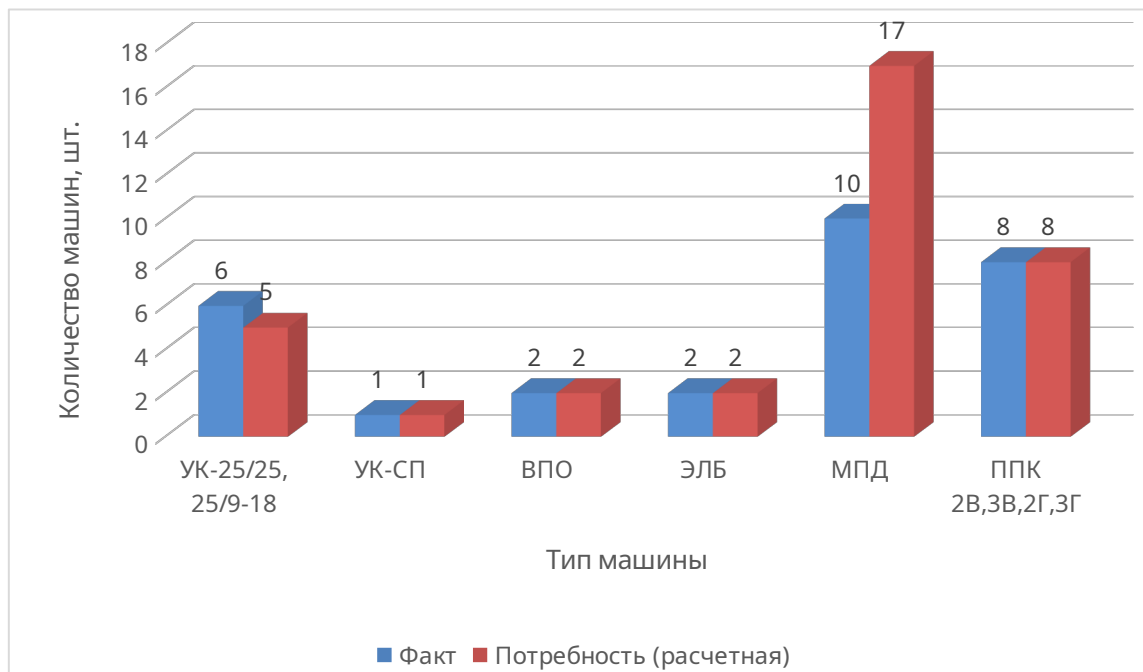
Таблица 1 – Сведения о наличии путевых машин

Тип машины	Заводской номер	Месяц, год выпуска	Срок службы, лет	Исправность машины (да/нет)	Причины неисправности
ВПО-С	60	2021	30	да	
ВПО-3-3000	373	1983	38	нет	Просрочен ТР
УК 25-9/18	650	1994	25	да	
УК 25/25	21	2014	30	да	
УК-25СП	24	2001	25	да	
ЩОМ-4	23	1981	15	нет	истёк срок службы
МПД-2М1	364	2013	30	да	
МПД-2	73	1990	30	нет	истёк срок службы
МПД-2	165	1992	30	да	
МПД-2	233	2001	30	да	
МПД	998	1982	40	да	
МПД	1051	1983	40	да	
ППК-2Г	19081959	2015	30	да	
ППК-3Г	19082163	2015	30	да	
ППК-2В	74	2011	18	да	
ППК-3В	59	2011	18	да	
ППК-2В	853	2002	18	да	
ППК-2В	855	2002	18	да	
ППК-2В	750	2001	18	да	
ППК-2В	523	2002	18	нет	
ЭЛЬ-3	25	1961	15	нет	истёк срок службы
УК 25-25	168	2021	30	да	
УК 25-25	166	2021	30	да	
УК 25-25	170	2022	30	да	
УК 25-25	171	2022	30	да	

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ		Лист
							9
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата			

МПК	201	2021	30	да	
МПК	202	2021	30	да	
МПК	203	2021	30	да	

На рисунке 1 представлено количество и типы машин, имеющиеся в наличии у ПМС-303.



В таблице 8 представлены сведения о наличии автотранспорта Путевой машинной станции № 303

Таблица 2 – Сведения о наличии автотранспорта

Наименование техники	Марка (модель)	Год выпуска	Государственный регистрационный номер	План списания, год
Автогрейдер тяжелый	ДЗ-98	2002	5740 РЕ 03	2024
Автогрейдер тяжелый	ДЗ-98	2001	5742 РЕ 03	2023
Автогрейдер тяжелый	ДЗ-98	2012	8502 РХ 03	2023
Бульдозер среднего типа	Т-170	1990	2492 РС 03	2021
Бульдозер среднего типа	Т-170	1995	5734 РЕ 03	2021
Бульдозер среднего типа	Т-170	2002	5741 РЕ 03	2021

Бульдозер среднего типа	T-170	2002	8154px03	2021
Бульдозер тяжёлого типа	D 100603	2021	0698 PC 03	2031
Бульдозер тяжёлого типа	D 100603	2021	2491 PC 03	2031
Одноковшовый экскаватор с объёмом ковша 1,0 м3	EK-18	2012	5997 PE 03	2030
Фронтальный погрузчик с объёмом ковша 3,5 м3	B - 160	2010	5916 PE 03	2027
Фронтальный погрузчик с объёмом ковша 4,5 м3	LiuGong CLG888	2014	03 PB 5878	2031
Фронтальный погрузчик с объёмом ковша 3,5 м3	LiuGong CLG862CS	2015	PX 3264	2031
Фронтальный погрузчик с объёмом ковша 3,5 м3	TL155.11130-020	2018	PX8482	
Автопогрузчик грузоподъёмностью 1,5	BOBCAT S770	2012	5995 PE 03	2025
Автосамосвал	ЗИЛ ММЗ 4502	1990	У868СТ38	2022
Автомашина бортовая грузоподъёмностью 3-6 т или автомашина повышенной проходимости КАМАЗ, УРАЛ и др.	ЗИЛ 131 бортовой	1982	У897СТ38	2021
Автомашина бортовая грузоподъёмностью 3-6 т или автомашина повышенной проходимости КАМАЗ, УРАЛ и др.	ЗИЛ 131 АЦ 137 А	1987	P012ТВ38	2023
Автомашина самосвал бортовая грузоподъёмностью 3-6 т или автомашина повышенной проходимости КАМАЗ, УРАЛ и др.	УРАЛ 375 Н	1982	У896СТ38	2022
Автосамосвал	УРАЛ 5557	1987	У893СТ38	2026
Автосамосвал	КАМАЗ (65115-А4)	2015	С422КТ03	2035
Путеремонтная летучка (Вахтовая машина)	КАМАЗ 43118-15	2006	У852СТ38	2029
Вахтовая машина грузопассажирская	КАМАЗ 43118-15	2010	Х329УХ38	2032
Путеремонтная летучка (Вахтовая машина)	КАМАЗ 4208-11-13 НЕФАЗ	2010	Х015ХХ38	2032
Автомобиль вахтовый	УРАЛ 32551-0010	2004	У864СТ38	2029
Автомобиль вахтовый	МВРБ 43118-02	2015	С378КТ03	2038
Автобус вместимостью более 20 чел. *	ПАЗ-32053	2010	Х014ХХ38	2037
Автомашина грузопассажирская повышенной проходимости грузоподъёмностью до 1,5 т	УАЗ 39094	2005	У853СТ38	2035
Автомашина грузопассажирская повышенной проходимости грузоподъёмностью до 1,5 т	УАЗ-390995	2015	С377КТ03	2039
Автомашина грузопассажирская повышенной проходимости	УАЗ-23632 UAZ Pickup	2017	С757КТ	2027

ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ

Лист

11

Изм. Лист № докум. Подпись Дата

грузоподъёмностью до 1,5 т				
Автомашина грузовая повышенной проходимости	УАЗ 315196	2011	Т370ХВ38	2035
Автомобиль с ёмкостью для перевозки воды	ГАЗ 53 КО 503	1982	У869СТ38	2023
Автомобиль с ёмкостью для перевозки воды	ЗИЛ 131	1989	У854СТ38	2025
Автозаправщики	НЕФАЗ 6606	2015	С376КТ03	2038
Автомобиль вахтовый	НЕФАЗ 4208-48	2020	М066МУ03	2025
Автомашина легковая повышенной проходимости	УАЗ 31514	2005	А294ТТ38	2030

1.3.4 Вывод о технической характеристике ПМС-183

На основании данных, полученных в ходе прохождения производственной практике, можно сделать вывод о необходимости разработки мероприятий:

- В настоящее время средний объем выработки путевых колон составляет 1,65 км. в сутки, что является недостаточным. При современном уровне развитии путевой техники возможно добиться более высокой выработки;

- Стоит отметить недостаточную численность штата, особенно среди рабочих и монтеров пути;

- Справедливо будет выделить наличие небольшого количества современных путевых машин, которые способствуют повышению технической вооруженности структурного подразделения;

- Необходимо понимать, что развитие звеноборочной базы и путевых колон невозможно без привлечения новых финансовых и трудовых ресурсов.

2. Основные характеристики перегона Шеберта – Будагово

2.1 Общие положения ремонтируемого участка

Целью выполнения комплекса работ является обновление верхнего строения пути, в том числе:

- замена верхнего строения пути на новые материалы;
- выправка пути в плане и продольном профиле;
- ликвидация негабаритных мест;

Все работы выполняются в пределах полосы отвода Восточно-Сибирской железной дороги. Работы по капитальному ремонту пути первого уровня участка Шеберта - Будагово выполняются производственным составом ПМС-183.

Производственный состав путевой колонны принимается в соответствии с объемами намечаемых работ в соответствии с ведомостью трудозатрат, принятой технологией капитальных работ.

Работы по капитальному ремонту пути с комплексом тяжелых путевых машин выполняются со снятием напряжения контактной сети и ее заземлением, на основании требований «Правил электробезопасности для работников ОАО «РЖД» при обслуживании устройств и сооружений контактной сети и линий электропередач».

Обеспечение электробезопасности при выполнении работ по технологии "закрытого перегона" - распоряжение. После снятия напряжения в контактной сети представителями дистанции электроснабжения, в начале и конце фронта работ работники ПМС-183 должны установить поперечные перемычки, сечение временных перемычек в медном эквиваленте должно быть не менее 50 кв. мм.

Для управления работами на перегонах и станциях, а также во время проведения работ по ремонту пути и контактной сети должна применяться, согласно ПТЭ, постоянная связь с поездным диспетчером.

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						13
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

При подготовке к проведению «окон» не позднее, чем за три дня до начала работ

выполняется шурфление и вынос кабельных трасс СЦБ, связи и электроснабжения и управление мачтовых разъединителей за фронт производства работ, работы производятся собственными силами ЭЧ, РЦС, ШЧ.

Поскольку в теле земляного полотна находятся кабельные коммуникации, перед началом производства работ необходимо составить Акт инструментальной проверки, что является необходимостью, во избежание нарушения целостности залегающего кабеля. Акт составляется для проверки трассы кабелей СЦБ, электроснабжения и инженерных сооружений на месте производства земляных работ. В составе акта должно быть указано к какому структурному подразделению относится коммуникация, вид, марка, емкость, назначение, а также глубина залегания. Составление акта возможно только при присутствии ответственных от каждой причастной службы.

С целью безопасного выполнения работ по вырезке, глубокой очистке и работы по профилированию балласта в полосе отвода, не менее чем за сутки, необходимо согласовать работы с ответственными со стороны ШЧ, ЭЧ, РЦС, с указанием глубины вырезки.

При производстве работ в ночное время суток для обеспечения безопасности работников ПМС-183, сохранения качества выполняемых работ, используется дополнительное освещение фронта работ - световые башни.

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						14
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.2 Характеристика ремонтируемого участка

Работы производятся на объекте: «Участок Шеберта - Будагово, путь нечетный, 4744км пк 4+60 - 4762км пк 0+44 Восточно-Сибирской железной дороги».

Характеристика ремонтируемого участка 1- го пути Шеберта – Будагово приведена в таблице 5.

Таблица 5 – Характеристика участка подлежащему ремонту

Общая протяженность участка, км.	17,584
Минимальный радиус кривых, м.	544
Количество искусственных сооружений, шт.	6
- мост с железобетонными пролетными строениями	3
- водопропускные трубы	3
Скорость движения поездов:	
- пассажирских поездов, км/ч	110
- грузовых поездов, км/ч	80
Скорость движения поездов на отдельных участках:	
- 4755км пк1-4757км пк3, км/ч	85
- 4757км пк4-4760км пк5+60, км/ч	100
- 4760км пк5+60-4761км пк10, км/ч	80
Руководящий уклон, ‰	11,6
Род тяги - электрическая	
Род балласта - щебень	

2.3 Принятые проектные решения

2.3.1 Продольный профиль

Продольный профиль пути запроектирован при сохранении руководящего уклона в пределах основной площадки земляного полотна. В продольном профиле второй путь запроектирован площадками, на подъемах уклоном 11,8 ‰, спуском на уклонах до 11,7 ‰. Наименьшая длина элементов продольного профиля принята 200 м.

Подъемка пути в профиле от 0 до 30 см. Понижение пути в профиле от 1 до 11 см. Проектная разница в уровнях головок рельсов 1 и 2-ого путей составляет 15 см. На 4746 км пк 4 разница до 18 см, 4756 км пк 3 разница до 27 см.

На участке присутствуют кривые участки пути, которые составляют 37% (6,506 км) от общей протяженности ремонтируемого участка (17,584 км).

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						16
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.3.2 Земляное полотно

Участок 4752 км пк 1+61,41 - 4752км пк 4+06,81 находится в выемке. Причиной морозного пучения является присутствие в основании земполотна в выемке грунтов, обладающих пучинистыми свойствами – суглинков мягко- и тугопластичных.

На участке морозного пучения автотракторной техникой слабых грунтов на глубину 0,8м ниже основной площадки земляного полотна с заменой на дренирующий грунт. Поверх дренирующего грунта под балластным слоем верхнего строения пути предусмотрена укладка теплоизолирующего слоя пенополистирола.

Ширина плеча балластной призмы на участках бесстыкового пути не менее 45см с толщиной слоя под железобетонными шпалами не менее 40см. Поверхность балластной призмы должна быть в одном уровне с поверхностью средней части железобетонных шпал.

Вырезка старогодного балласта на подходах к мостам, на посадочных платформах, подходах к стрелочным переводам выполняется вручную и фронтальным погрузчиком ВОВСАТ S770, (ВОВСАТ S300). На всем участке производства работ устраивается отсыпка чистого балласта.

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						17
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.3.1 Верхнее строение пути

Характеристика существующих и проектных элементов верхнего строения пути представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Характеристика существующих и проектных элементов верхнего строения пути

Наименование элемента ВСП	До капитального ремонта	После капитального ремонта
Рельсы	Р-65	Р65 ГОСТ Р 51685-2013
Шпалы	Железобетонные	Железобетонные Ш5-ДФ
Скрепление	КБ-65	ЖБР-65Ш
Эпюра шпал		
- Прямые и кривые радиусов 1200м и более	1840 шт/км	1840 шт/км
- Кривые радиусом менее 200	2000 шт/км	2000 шт/км

Также уложен бесстыковой путь, проектом предусматривается укладка бесстыкового пути со сваркой в плети до длины перегона, применяемые рельсы Р-65, категории ДТ-370ИК.

Сварка плетей до длины блок- перегона выполняется способом предварительного изгиба передвижной рельсосварочной машиной ПРСМ после надвигки плетей на подкладки.

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						18
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Заключение

Увеличение спроса на перевозки грузов железнодорожным транспортом повлекло за собой необходимость пропуска повышенного количества поездов, что в свою очередь привело к сокращению предоставляемых технологических «окон». На этом фоне возникла необходимость повышения производительности труда.

Стоит понимать, что достижение целей методами, которые использовались ранее больше невозможно. Необходимо менять организацию работ, привлекать новые трудовые и финансовые ресурсы, которые поспособствуют достижению необходимой производительности труда во время «окна».

В настоящее время ПМС-183 достиг выработки 1,43 км в сутки, что является недостаточным.

Предложенные варианты по повышению производительности труда во время технологического «окна» позволят повысить показатели.

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						19
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Список используемых источников

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25.02 2019г. №348/р «Об утверждении Инструкции о порядке планирования, разработки, предоставления и использования технологических «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ в ОАО «РЖД»».

2. Распоряжение ОАО «РЖД» №2888/р от 17.12.2021 г. «Об утверждении Правил назначения ремонтов железнодорожного пути».

3. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Утверждены 21.12.2010 г. №286 (в редакции от 25.12.2018).

					ПП.430100.23.05.06–2022.ПЗ	Лист
						20
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		