

ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
государственное бюджетное образовательное учреждение  
среднего профессионального образования  
«БЕЛОВСКИЙ МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ»

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ:  
Директор филиала \_\_\_\_\_  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 г.

ЗАЩИТА:  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023г.  
с оценкой \_\_\_\_\_

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

### **ВНЕДРЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ ПАРКЕ «Е» НА СТАНЦИИ «БЕЛОВО»**

Выпускная квалификационная работа выполнена в форме: дипломного проекта

Разработал:  
Студент гр. О19-1  
\_\_\_\_\_ Родина Е.  
(подпись)  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023 г.

Руководитель:  
\_\_\_\_\_  
(подпись)  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2023г.

Белово, 2023

# СОДЕРЖАНИЕ

## **ВВЕДЕНИЕ**

### **1 Техничко-эксплуатационная характеристика станции**

- 1.1 Характеристика путевого развития станции
- 1.2 Характеристика устройств СЦБ и связи
- 1.3 Характеристика локомотивного хозяйства
- 1.4 Характеристика поездной и маневровой работы
- 1.5 Организация маневровой работы
- 1.6 Грузовая и коммерческая работа

### **2 Оперативное руководство и оперативное планирование**

- 2.1 Оперативное руководство
- 2.2 Планирование работы железнодорожного транспорта
  - 2.2.1 Планирование поездной и грузовой работы станции
  - 2.2.2 Предварительная информация о подходе поездов
  - 2.2.3 Информация о подходе и приему поездов на станцию

### **3 Технология обработки поездов на станции**

- 3.1 Технология обработки поездов по приему
- 3.2 Технология обработки поездов по отправлению

### **4 Внедрение мероприятий по уменьшению простоев вагонов в парке «Е» на станции «Белово»**

- 4.1 Предложение по уменьшению простоев вагонов в парке «Е» на станции «Белово»

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	<b>ВНЕДРЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ ПАРКЕ «Е» НА СТАНЦИИ «БЕЛОВО»</b>	Лит.	Лист	Листов
Разраб.		Родина Е.						
Провер.								
Реценз.								
Н. Контр.								
Утверд.								

## 5 Мероприятия по обеспечению безопасности движения , охране труда и охраны окружающей среды

### Введение

На сегодняшний день железнодорожный вид транспорта в России является основным. Он выполняет восемьдесят процентов объема грузовых перевозок и примерно сорок процентов пассажирских перевозок, которые выполняются транспортом для общего пользования. Являясь основой системы транспорта, железные дороги обладают чрезвычайно важным экономическим, государственным, оборонным и социальным значением.

Услуги железнодорожного транспорта для населения должны быть своевременными, качественными и способными полностью удовлетворить потребности, имеющиеся у населения, а также у грузоотправителей и тех, кто получает груз при перевозках. Роль железнодорожного транспорта в экономике зависит от перевозок между теми, кто производит продукцию и теми, кто ее потребляет, а также в перевозке пассажиров.

Миссия Холдинга ОАО «РЖД» состоит в наиболее эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса, ядром которого является эффективное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров и владельца инфраструктуры общего пользования.

В качестве измерителей продукции транспорта используются показатели перевозочной работы – грузооборот и пассажирооборот.

Управление железнодорожным транспортом построено на основе территориального, отраслевого и функционального принципа

					Лист
					5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	

Холдинг ОАО «Российские железные дороги» является ведущей железнодорожной компанией России и одной из крупнейших акционерных компаний в мировом транспортном секторе.

ОАО «РЖД» входит в ТОП-5 крупнейших компаний России, занимает лидирующие позиции среди мировых акционерных компаний в сфере транспорта:

-2 место в мире и 1 место в Европе по протяжённости инфраструктуры в собственности, протяжённости электрифицированных линий;

-2 место в мире и первое место в Европе по грузообороту;

-входит в 10 крупнейших в мире и в тройку крупнейших в Европе транспортных компаний по грузообороту;

Грузовые железнодорожные станции играют важную роль в организации перевозок на железных дорогах России, обеспечивая обслуживание поездов, организацию вагонопотоков на прилегающих участках, погрузку-выгрузку грузов, посадку-высадку пассажиров, техническое обслуживание и коммерческий осмотр, ремонт железнодорожного подвижного состава.

## 1 Техничко-эксплуатационная характеристика станции

### 1.1 Характеристика путевого развития станции

Станция Белово – это крупная, узловая станция. Основной трафик поездов, конечно же – грузовые, но есть ряд пассажирских поездов (в основном на Новокузнецк и из него) и несколько маршрутов пригородных поездов.

Железнодорожная станция Белово имеет четыре приемо-отправочных парка – «А», «Б», «Е», «Д».

Парки «А» и «Б» расположены последовательно, парки «Е» и «Д» параллельно. Парк «А» имеет 6 сквозных путей, из них три главные, парк «Б» - 4 пути, из них три главные, парк «Е» 12 путей, из них один главный, парк «Д» - 16 сквозных путей, их них один главный.

Железнодорожная станция Б работает на три направления.

Перегоны: Б- Б, Б –М – двухпутные.

По первому главному железнодорожному пути – односторонняя автоблокировка для движения грузовых и пассажирских поездов нечетного направления; по второму главному железнодорожному пути – односторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов четного направления.

Перегоны оборудованы устройствами для движения поездов по неправильному железнодорожному пути сигналами АЛСН. Перегоны обслуживаются электровозной тягой

						Лист
						5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Перегон Б - Разрез однопутный, оборудован двухсторонней полуавтоматической блокировкой для движения поездов обоих направлений. Род тяги - электровозная.

Железнодорожная станция Б не имеет специализированных сортировочных железнодорожных путей, поэтому расформирование, формирование и накопление вагонов производится на приемо-отправочных железнодорожных путях железнодорожной станции.

Железнодорожная станция Б обеспечивает прием и пропуск пассажирских поездов, транзитных поездов без переработки, поездов, поступающих в расформирование, отправление поездов своего формирования, обмен локомотивов.

Приемо-отправочные железнодорожные пути оборудованы башмакосбрасывателями на тормозных позициях.

Для размещения работников по выполнению ими своих служебных обязанностей станция имеет служебно-технические здания: центральный пост, где находятся рабочие места для диспетчера маневрового, дежурного по железнодорожной станции, оборудованные АРМ; помещения станционного технологического центра по переработке поездной информации и перевозочных документов (СТЦ); помещения операторов поста централизации № 2 и 5; сигнальщиков – посты № 4, 8, 9; для составительских бригад; административно-бытовой корпус.

Дежурные по парку (ДСПП) парка «Е» находятся в помещении СТЦ парка «Е», ДСПП парка «Д» - в помещении СТЦ парка «Д».

ДСП распорядитель и ДСП 1,2 – в помещении ЭЦ, приемосдатчик Д - местоположение: СТЦ парка «Е», АБК ДС, АБК начальника станции Бабанаково, агенты СФТО находятся в АБК ДС.

Для обслуживания пассажиров имеются: железнодорожный вокзал, пассажирские платформы, багажное отделение.

Железнодорожная станция «Б» производит следующие операции:

- безостановочный пропуск грузовых и пассажирских поездов;
- прием и отправление грузовых поездов;
- расформирование поездов;
- прицепку/отцепку вагонов от сборных поездов;
- техническое обслуживание и коммерческий осмотр поездов своего формирования;
- работу с местными вагонами, прибывающими под выгрузку, погрузку;
- оформление перевозочных документов.

Для производства технического обслуживания и подготовки вагонов под погрузку на железнодорожной станции Б имеется пункт контрольно - технического обслуживания вагонов (далее - ПКТО).

Для размещения работников железнодорожной станции имеются служебно – технические здания:

- пост электрической централизации (ЭЦ);
- помещения для осмотрщиков-ремонтников вагонов, составителей поездов, табельной дистанции пути ;

						Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

- помещение начальника железнодорожной станции, приемосдатчиков груза и багажа (далее - приемосдатчиков станции), агентов фирменного транспортного обслуживания Л (далее – СФТО Л).

Схема железнодорожной станции «Е» представлена на Рисунке 1 графической части.

## 1.2 Характеристика устройств СЦБ и связи

Станция Белово оборудована устройствами блочной, маршрутной, релейной, электрической централизации стрелок и сигналов с выносным табло и пультом-манипулятором.

К станции Белово примыкают перегоны, оборудованные.

Устройства электрической централизации и блокировки предназначены для выполнения, повышение пропускной способности станции и обеспечение безопасности движения поездов по железной дороге.

Электрическая централизация является мощным средством повышения эффективности транспортного производства и управления. Переход с ручного управления на электрическую централизацию позволяет : на каждые 100 централизованные стрелки сократился штат работников на 30-35 человек; ускорить проложение маршрута для пропуска поездов.

Для централизованного управления стрелками и светофорами на железнодорожных станциях применяют устройства, получившие название электр. централизация.

В зависимости от удаленности стрелок и светофоров от поста управления используют следующие способы управления :

-Прямое, когда электропривод стрелки и светофор находятся в пределах станции, управляется по отдельным жилам кабеля.

-Кодовое, когда стрелочные электроприводы и светофоры управляются по общей цепи при большой удаленности от поста управления подачей ходовых сигналов телеуправлению ТУ.

Требования правил технической эксплуатации выполняются тем, что при формировании маршрута исключен перевод стрелок под ПС, а открытие светофора разрешающего движение происходит при условии, что стрелка правильно установлена и заперта по маршруту.

Все отказы в системах делят на два вида : опасный, при котором нарушается безопасность движения поездов и защитный , при котором безопасность движения поездов не нарушается.

Виды связи на станции : прямая, межстанционная, АТС-диспетчерская. Возле каждой централизованной стрелки и светофора расположен манипулятор с громкоговорящей связью для предупреждения работников станции о проведении работ на данной стрелки и светофоре.

## 1.3 Характеристика локомотивного хозяйства

						Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

На разъезде Белово в 1924 году начали строить новое паровозное депо, куда через три года специальный поезд из вагонов-теплушек перевез из Бочат 1200 человек – членов ремонтных и паровозных бригад с семьями. Так что город Белово своим рождением обязан депо.

Водонапорная башня постройки 1930-х годов Памятник ВЛ22М-233 А в 1930 году было принято решение о создании в стране второй угольно-металлургической базы Урал – Кузбасс. С увеличением объема перевозок и строительством нового участка железной дороги Обь – Проектная парк паровозов вырос, недавно построенное депо оказалось тесным. Новое здание начали строить на другой площадке и сдали в эксплуатацию в 1934 году. На осмотр и ремонт сюда стали поступать самые мощные в то время паровозы серии ФД. Депо выполняло большую эксплуатационную и маневровую работу, выдавало под поезда до 100 паровозов в сутки. Развернулось движение за вождение поездов до конечных пунктов без дополнительного набора воды.

В 1936 году служба электроснабжения Томской железной дороги приступила к созданию в Белове электровозного депо. Приказ о его образовании будет позже. Сейчас же требовалось определиться с численностью контингента рабочих и служащих, подумать об их обучении, укомплектовать техническую документацию, приобрести необходимое оборудование, принять поступающие электровозы ВЛ19.

Осенью 1941 года поступило специальное задание Государственного Комитета Оборона построить бронепоезд: вагонное депо должно было оборудовать на платформах три бронеплощадки, паровозное депо – бронепаровоз серии Ов-5278. Строительство бронепоезда вызвало большой патриотический подъем трудящихся города Белова, особенно молодежи. Было проведено несколько воскресников. Средства, заработанные на них, перечислялись в фонд строительства бронепоезда, которому дали имя «Сибиряк». Работой руководил заместитель начальника паровозного депо инженер Федор Гуменный.

Трудились сутками, построили бронепоезд за четыре месяца. Затем его отправили в Новокузнецк для оборудования бронелистами и вооружением. Была сформирована специальная бригада, которая в марте 1942 года повела бронепоезд на Закавказский фронт. В нее были зачислены машинисты паровозов Г.Зятчин, Е.Волков, М.Жердев, помощники машиниста паровоза М.Евдокимов, П.Зуев, А.Черепанов. Летом 1942 года бронедивизион из двух бронепоездов «Сибиряк» и «Металлург Кузбасса» успешно защищал подступы к городу Туапсе.

Начальник депо В электродепо по спецзаказу изготавливалось оружие для фронта: минометы и головки к артиллерийским снарядам. Бригада слесарей мехцеха под руководством мастера Александра Шестакова с честью выполняла заказ. Каждый рабочий считал себя мобилизованным и прилагал все силы, чтобы быть полезным фронту.

Памятник воинам-деповчанам Многие рабочие депо проявили героизм в борьбе с фашистскими захватчиками. Героем Советского Союза вернулся в депо Иван Калинин. Кавалерами ордена Славы стали Н.Баринов, Н.Дергунов, И.Иванов, Я.Сосков, И.Балыкин. Большой боевой путь прошел Н.Петров,

						Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

завершив его штурмом рейхстага. 423 работника депо были награждены орденами и медалями Советского Союза.

В 1967 году на территории депо была установлена памятная стела павшим за Родину. Автор проекта мемориала – машинист-инструктор Виталий Курков, впоследствии собкор «Гудка».

В 2007 году введен в строй обновленный дом отдыха локомотивных бригад. На первом этаже расположились вестибюль, гардеробная, дежурная часть, столовая на 24 посадочных места, оснащенная новым оборудованием, позволяющим обеспечить локомотивные бригады полноценным горячим питанием. К слову, раньше в доме отдыха работал лишь буфет. На втором этаже оборудованы помещение для дежурного по эксплуатационному депо, медпункт для предрейсовых медосмотров, тренажерный зал, комната психологической разгрузки.

Половина этажа отдана под пункт явки локомотивных бригад с отдельным входом с торца здания. Два верхних этажа занимают секции, в которые входят по две спальные комнаты на два-три человека, душевые кабины и санузлы. Спальные комнаты оборудованы современной мебелью. Одновременно в доме отдыха могут разместиться 36 локомотивных бригад. Проектировщики и строители сделали все для комфортного отдыха локомотивных бригад.

Обновляется парк локомотивов депо. Российский магистральный грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС4К «Дончак» № 001, созданный на Новочеркасском электровозостроительном заводе (НЭВЗ, входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») 31 июля 2008г торжественно передан в эксплуатацию Западно-Сибирской железной дороге. Передача электровоза состоялась в депо Белово в рамках праздничных мероприятий, посвященных Дню железнодорожника.

С 1 мая 2006 года локомотивное эксплуатационное депо Белово осуществляет грузовые, пассажирские перевозки. Относится к 1 группе.

Почтовый адрес: 652600, Кемеровская обл., г. Белово, ул. Каховская, 37б.

Депо в своей деятельности руководствуется законодательными и иными нормативными актами Российской Федерации, внутренними документами ОАО «РЖД», Дороги, Отделения, Положением о предприятии.

Подразделение находится в оперативном подчинении Службы локомотивного хозяйства.

В состав локомотивного депо Белово входят следующие подразделения:

- основное депо Белово;
- оборотное депо Артышта-2;
- пункт подмены локомотивных бригад Промышленная;
- пункт подмены локомотивных бригад Прокопьевск;
- пункт подмены локомотивных бригад Ленинск-Кузнецкий-1.

Локомотивные бригады основного депо обслуживают электровозы и тепловозы, работающие в пассажирском, грузовом, хозяйственном движении, на маневрах.

В оборотном депо Артышта-2 локомотивные бригады работают на подталкивании поездов в электротяге, а также электровозные и тепловозные –

									Лист
									5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

на маневрах.

В пункте подмены локомотивных бригад Промышленная сосредоточены электровозные бригады, работающие в грузовом движении, тепловозные – на маневрах и хозяйственной работе.

В пункте подмены локомотивных бригад Прокопьевск работают электровозные бригады в грузовом движении, на подталкивании поездов, на маневрах, тепловозные – на маневрах и хозяйственной работе.

В подменном пункте Ленинск-Кузнецкий-1 сосредоточены электровозные бригады на подталкивании, тепловозные – на маневрах и хозяйственной работе.

Участки обслуживания локомотивными бригадами депо Белово:

- грузовое движение:

Основное депо Белово: Белово – Новокузнецк; Белово – Новокузнецк-Вост.; Белово – Междуреченск; Белово – Топки; Белово – Ерунаково; Белово - Ленинск-Кузнецкий-1 (сб.). С сентября 2006 года локомотивные бригады локомотивного депо Белово обслуживают участок Белово-Инская.

П/п Промышленная: Промышленная – Белово; Промышленная - Белово (сб.); Промышленная - Ленинск-Кузнецкий; Промышленная - Ленинск-Кузнецкий-1 (сб.); Промышленная – Топки; Промышленная-Инская; Промышленная-Бочаты; Промышленная-Разрез;

- пассажирское движение: Белово – Новокузнецк; Белово – Топки; Новокузнецк – Артышта-2; Белово - Артышта-2.

Также локомотивное депо Белово включает в себя комнаты отдыха локомотивных бригад по ст. Белово, Артышта-2, Ленинск-Кузнецкий-1, Промышленная, базу запаса локомотивов по ст. Промышленная.

#### 1.4 Характеристика поездной и маневровой работы

Поездная работа осуществляется по приёму и отправлению поездов диспетчером района, маневровым диспетчером станции Белово, дежурным по сортировочной горке, оператором постов централизации, дежурным по сортировочной горке парка отправления.

Диспетчер района осуществляет по двусторонней парковой связи и местному телефону связь с локомотивосоставительскими бригадами, с работниками цеха пути, с парком отправления, с постами, со станцией Новокузнецк, с начальником смены, с обменным пунктом и т.д.

Маневровый диспетчер станции осуществляет по двусторонней парковой связи и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с работниками цеха, с постами, с механиками СЦБ и связи, с начальником смены и т.д.

Дежурный по сортировочной горке осуществляет по двусторонней парковой связи, по местному и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с работниками цеха пути, с вагонными весами, со старшим регулировщиком скорости движения поездов, с конторой сортировочного парк, с начальником смены, с горочным локомотивом.

Операторы постов осуществляют по двусторонней парковой связи, по радиосвязи, по местному и прямому телефону связь с локомотивно-

						Лист
						5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

составительскими бригадами, с диспетчером района, с начальником смены, с локомотивами.

Дежурный по сортировочной горке парка отправления осуществляет по двусторонней парковой связи, по радиосвязи, по местному и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с работниками цеха пути, с начальником смены, с техконторой, с диспетчером, с горочным локомотивом.

Маневровая работа осуществляется по паркам и станциям НКМК.

Парк отправления. Разрешается производить осаживание вагонов со станции Узловая по 14 вытяжному пути по разрешающему показанию светофора. Разрешается прием кольцевых поездов со станции Узловая на 3 - 9 свободные пути. Свободность пути приема проверяется проездом резервного локомотива. После прибытия кольцевого поезда при выезде локомотива с этого пути локомотивная бригада обязана уложить спаренные тормозные башмаки на 4 - 7 пути или одиночные тормозные башмаки на 3, 8, 9 пути.

При приемке кольцевого поезда дежурный по сортировочной горке парка отправления обязан предупредить об этом маневрового диспетчера центрального поста. Выезд локомотива из парка отправления за предельный столбик стрелки № 44 производится по разрешению диспетчера района станции Узловая. Роспуск вагонов производится по сигналам горочного светофора и командам дежурного сортировочной горки. При неисправности громкоговорящей связи роспуск вагонов производится по звуковым сигналам. Во избежание отправления поездов на дорогу без включения автотормозов и с неубранными башмаками, перед отправлением готового поезда диспетчер района по телефону уведомляет дежурного по сортировочной горке парка отправления, который сообщает об этом регулировщикам.

При осаживании оставшихся вагонов составитель убирает из под ведущего вагона башмак и выводит рукоятку расцепного рычага. Запрещается осаживать вагоны по путям парка отправления при отправлении поезда. Запрещается производить маневровую работу в парке отправления одновременно в северной и южной горловинах. Скорость подхода маневрового состава с длинномерным грузом к стоящим вагонам и соединениями вагонов не должна превышать 3 км/ч.

В угольном парке производится маневровая работа по расформированию прибывающих поездов и формированию групп вагонов для подачи на угольный вагоноопрокидыватель. Разрешается одновременно производить маневровую работу с северной и южной стороны на разные пути. В южной горловине парка допускается работа 2-х локомотивов. При роспуске вагонов с сортировочной горки на 3-7 путям не прекращается, при этом стрелка №86 устанавливается в охранный положение к стрелке №100. Заезд и выезд с путей №7, 8 коксовых батарей производится по разрешению маневрового диспетчера. Перед заездом на участок складов огнеупоров оператор поста централизации «Угольные ямы» должен поставить в известность диспетчера КХП, а тот в свою очередь направит работника для встречи состава. Сортировочный парк. В случае неисправности двусторонней парковой связи роспуск вагонов не прекращается. Номера путей, на которые должны распускаться вагоны, указываются числом длинных сигналов звуковыми сигналами составителя поездов и свистком локомотива.

									Лист
									5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

В случае необходимости прекратить отпуск или начнёт его дежурный по горке сортировочного парка даёт указание разрешающим или запрещающим сигналом горочного светофора.

## 1.5 Организация маневровой работы

Порядок выполнения маневров на станции регламентируется действующими нормативными документами железнодорожной администрации, отражается в технологическом процессе работы станции (ТП), ТРА станции и местных инструкциях.

Маневровая работа должна быть организована так, чтобы обеспечивались:

- своевременное выполнение технологических операций;
- беспрепятственный прием и отправление поездов со станции по установленному плану (графику);
- рациональное использование маневровых средств и подвижного состава;
- безопасность движения, личную безопасность работников, сохранность подвижного состава и перевозимых грузов.

Для достижения этих целей управление маневровой работой должно основываться на соблюдении следующих основных принципов.

Маневры на станции (в маневровом районе) должны производиться по указанию только одного работника (распорядителя маневров) – маневрового диспетчера, дежурного по станции, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – поездного диспетчера. Распределение между ними обязанностей по руководству маневровой работой указывается в ТРА станции. Движением маневрового локомотива должен руководить только один работник – руководитель маневров (составитель поездов или главный кондуктор). Машинист может привести в движение локомотив только по сигналу или по указанию руководителя маневров при наличии на светофорах разрешающих движение сигналов. А при выезде на стрелки ручного управления машинист должен получить разрешающий сигнал от дежурного стрелочного поста. С планом маневров должны быть ознакомлены все работники, участвующие в их выполнении. Об изменении плана работы они также извещаются руководителем маневров.

Передача указаний при маневрах осуществляется по радиосвязи, по громкоговорящей парковой связи, а также с помощью ручных сигнальных приборов.

Для выполнения маневровой работы на станции создаются маневровые бригады. В состав маневровой бригады входят: составитель поездов и его помощники, машинист маневрового локомотива и его помощник, а также регулировщики скорости движения вагонов, сигналисты, операторы постов местного управления стрелками ЭЦ, дежурные стрелочных постов, занятых на маневровой работе. В зависимости от местных условий (путевого развития, способа маневров, объема работы и др.) при наличии исправно действующей радиосвязи разрешается выполнение маневров машинистом и

						Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

составителем поездов без помощников («в одно лицо»). При этом показатели производительности труда повышаются, однако темпы выполнения маневров во многих случаях снижаются и, следовательно, нормы времени на выполнение маневровых операций могут возрастать. Поэтому решение о переводе бригады на работу «в одно лицо» должно приниматься на основе технико-экономического анализа всех возможных последствий.

Территорию крупных станций обычно делят по назначению и характеру работы на отдельные маневровые районы. Маневровые бригады при этом закрепляются за определенными районами. Это способствует выработке навыков и приемов работы, повышающих производительность труда на маневрах, лучшему знанию местных условий работы. Однако такая специализация бригад не является жесткой. Как правило, машинисты и составители поездов обучаются особенностям работы в любом районе станции, чтобы обеспечить взаимозаменяемость и слаженность в их работе.

Все вопросы организации маневровой работы на станции должны решаться исходя из условий обеспечения безопасности движения. Важнейшими условиями обеспечения безопасности движения при маневрах являются:

- соблюдение установленных допустимых скоростей движения;
- строгое разграничение районов работы маневровых локомотивов, обязанностей и ответственности руководителей маневровой работой;
- соблюдение порядка передвижения маневровых составов по станционным путям, из одного района в другой и др.;
- правильная постановка и закрепление вагонов от ухода на станционных путях, включая вагоны с опасными грузами.

## 1.6 Грузовая и коммерческая работа

Грузовая и коммерческая работа на станции организуется в соответствии с Уставом железных дорог Российской Федерации, Положением о железнодорожной станции, Правилами перевозок грузов и другими нормативными документами.

Общее руководство грузовой и коммерческой работой на станции осуществляет начальник станции.

Непосредственное руководство грузовой и коммерческой работой на станции Белово и путях необщего пользования предприятий, осуществляет заместитель начальника станции по грузовой работе, в смену приемосдатчики груза.

Взаимоотношения станции с владельцами путей необщего пользования строятся на основе Договоров на эксплуатацию путей необщего пользования и договоров на подачу и уборку вагонов. Грузовая работа на станции производится круглосуточно.

Передача вагонов в техническом и коммерческом отношении на пути необщего пользования, а также прием их после окончания грузовых операций осуществляется в соответствии с Договорами. При обслуживании пути необщего пользования локомотивом станции передача производится на местах

						Лист
						5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

погрузки-выгрузки, при обслуживании локомотивами ветвевладельца - на выставочных путях предприятий.

Прием и сдача вагонов производится приемосдатчиком (составителем поездов) и представителем грузополучателя (грузоотправителем).

На приемосдатчика возложены обязанности по проверке:

- очистки вагонов грузополучателями от остатков груза и мусора;
- использования грузоподъемности вагонов;
- плотности закрытия дверей крытых вагонов, люков полувагонов, бортов платформ, загрузочных и разгрузочных устройств цистерн, зерновозов, цементовозов;

- правильности пломбирования, соответствия оттисков на пломбах и ЗПУ данным, указанным в перевозочных документах;

- ведение учета опломбирования вагонов с записью в книге;

- ведение учета ЗПУ;

- сдачу вагонов с номенклатурными грузами под охрану;

- при обнаружении коммерческих неисправностей (после окончания погрузки) составление акта общей формы и возвращение вагона грузоотправителю для исправления брака;

- составление отчетов по форме ГО-1.

Составитель поездов при уборке вагонов с путей необщего пользования убеждается в плотности закрытия дверей крытых вагонов, люков полувагонов, бортов платформ, загрузочных и разгрузочных устройств цистерн, зерновозов, цементовозов, наличия ЗПУ на груженных вагонах;

Обязанности по передаче макетов (251, 253, 410) по грузовой работе станции Белово возложены на агента ЛАФТО.

Оперативная работа станции и путей необщего пользования примыкающих к станции строится на основе сменно-суточного плана, предусматривающего размеры погрузки и выгрузки, время и последовательность обработки поездов и вагонов.

Обеспечение планов погрузки предприятий на путях необщего пользования производится в соответствии с заявками отправителей и договорами на эксплуатацию путей необщего пользования и договорами на подачу и уборку вагонов.

Организация маневровой работы с вагонами, подаваемыми на пути необщего пользования для выполнения грузовых операций, должна обеспечивать:

- безопасность маневровых передвижений;

- технику безопасности составительских бригад;

- обработку вагонов в установленные технологическим процессом работы станции сроки с минимальными затратами маневровых средств;

- сохранность вагонов.

Маневровая работа по подаче - уборке вагонов должна выполняться с учетом:

- характера груза, поступающего на путь необщего пользования;

- наличия на грузовых местах ранее поданных вагонов;

									Лист
									5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

- расположение мест погрузки - выгрузки;
- числа прибывших в адрес предприятия вагонов.

## 2 Оперативное руководство и оперативное планирование

### 2.1 Оперативное руководство

						Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

