

Здравствуйте уважаемый члены аттестационной комиссии!

Тема моей выпускной квалификационной работы - маневровая работа на станции Пикалево II.

Целью дипломной работы «Маневровая работа на станции Пикалево II» является правильная организация работы грузовой станции с минимальным простоем подвижного состава, высокой эффективностью использования технических средств и низкой себестоимостью переработки вагонов.

В первой главе были рассмотрены технические и эксплуатационные характеристики работы станции Пикалево II.

Руководство эксплуатационной работой станции, контроль за выполнением суточных и сменных планов, организация обработки поездов и вагонов осуществляется начальником железнодорожной станции.

На Станции Пикалево II производятся следующие операции:

- прием к перевозке грузов в вагонах и контейнерах;
- погрузка и выгрузка грузов;
- выдача грузов в вагонах и контейнерах;
- выполнение производственно-технических операций;
- организованный прием, отправление и пропуск поездов по графику движения, формирование и расформирование составов в соответствии с планом формирования поездов;

Информация о подходе поездов и грузов, ее качество – основа оперативного планирования и регулирования работы станции.

Во второй главе была изучена технология обработки поездов.

Существует 3 вида обработки/обработки поездов:

1. Прибывающие в расформирование. По прибытию поезда на станцию приемосдатчик груза и багажа вводит в АСОУП информацию о прибытии поезда сообщение 201. По результатам натурного списывания состава прибывшего поезда сообщением 09 производит корректировку натурального листа в АСУ ГС.
2. Своего формирования. После окончания формирования состава на приемоотправочных путях на отправление дежурный по железнодорожной станции извещает приемосдатчика груза и багажа посредством телефонной связи

о формировании состава с указанием номера пути. Каждый сформированный состав должен быть осмотрен в коммерческом отношении с двух сторон.

3. Сборные. Получение информации о подходе поезда у ДНЦ и информирование работников о номере, времени прибытия и пути приема поезда. Выход на пути приема работников, участвующих в обработке поезда.

В третьей главе была рассмотрена организация маневровой работы на станции Пикалево II.

Маневровая работа является важнейшей составной частью перевозочного процесса.

Технология производства маневровой работы на станции состоит в следующем:

- тепловоз заезжает на путь, соединяется с вагонами, опробовать тормоза;
- составитель поездов отцепляет необходимое количество вагонов, закрепляет оставшуюся группу вагонов;
- ДСП готовит маршрут на вытяжной путь, открывает попутные маневровые светофоры;
- составитель дает команду машинисту на движение, первый полурейс – вытягивание;
- ДСП готовит маршрут с вытяжного пути на необходимый путь, открывает попутные маневровые светофоры;
- машинист осаживает до полной остановки;
- составитель отцепляет необходимое количество вагонов, закрепляет.

Для достижения цели, в четвертой главе работы был произведен экономический расчет нормирования маневровых операций на станции Пикалево II.

Для правильной организации маневровой работы необходимо знать затраты времени на каждый вид маневровой работы, т. е. нормировать эту работу. Необходимо рассчитать нормы времени на расформирование составов, нормы времени на формирование сборного и участкового поезда.

На моей станции поезда расформируются осаживанием. Время на расформирование зависит от профиля вытяжного пути, а также от вагонов в составе поезда, числа групп состава.

В расчетах необходимо учитывать не только время, связанное с непосредственным передвижением маневрового локомотива с вагонами или без них, но и время на подготовительно-заключительные операции (получение распоряжений о

производстве работы, расцепка вагонов, укладка и уборка тормозных башмаков и т. д.). Причем в расчет берется только то время, когда операции требуют перерывов в передвижениях локомотива.

Так же в пятой главе была рассмотрена охрана труда.

Во время работы на дежурного по железнодорожной станции могут воздействовать следующие опасные и вредные производственные факторы:

- ❖ При выходе на железнодорожные пути для выполнения должностных обязанностей:
 - движущийся железнодорожный подвижной состав или транспортные средства;
 - повышенная или пониженная температура воздуха;
 - повышенная влажность и подвижность воздуха, повышенный уровень шума;
 - напряженность трудового процесса (в зависимости от местных условий труда (по результатам аттестации рабочих мест по условиям труда) на железнодорожных станциях - внеклассных, 1 и 2 классов).
- ❖ При работе на персональном компьютере - повышенный уровень электромагнитных излучений.
- ❖ При возникновении аварийной ситуации дежурный по станции может подвергаться воздействию опасных факторов взрыва, пожара, химических веществ.

Подводя итоги моей работы, можно сделать следующий вывод: Грузовая станция Пикалево – II играет большую роль в перевозочном процессе и решает следующие задачи:

- обеспечение качества процессов и безопасности перевозок;
- достижение финансовой устойчивости и эффективности;
- сокращение времени переработки и доставки грузов;
- своевременное формирование и отправление своих составов;
- работа со сборными поездами;
- эффективность операций коммерческого и технического осмотра.

В ходе дипломной работы были внесены предложения по улучшения пропускной и перерабатывающей способности железнодорожной станции. Для этого необходимо:

- Уложить съезд со II-го главного пути на I-ый главный путь в четной горловине станции.
- Для приема четных сборных поездов на III-ий путь станции и пропуске транзитных поездов по необходимости по I-му главному пути.
- Для сокращения простоя на приемо-отправочных путях станции необходимо подрабатывать составы в расформирование, на сортировке станции Волховстрой –I по группам для подачи клиентам, в частности ЗАО «БазэлЦемент-Пикалево» без дополнительной переработки.

Доклад окончен! Спасибо за внимание!