

Здравствуйте, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии. Вашему вниманию представляется производственная практика.

Итак, Значение промышленного транспорта в выполнении основной задачи транспорта - своевременном, качественном и полном удовлетворении потребностей народного хозяйства в перевозках. Основную задачу промышленного транспорта является своевременное и бесперебойное обслуживание перевозками производства. Однако особенностью промышленного транспорта, и железнодорожного, в частности, является то, что он есть неотъемлемая часть производства.

Цель разработки ВКР - разработать технологию работы грузовой станции «В» и мероприятия по улучшению работы станции.

Итак, станция «В» по объему и характеру работы является грузовой и относится ко 2 классу. Станция тупиковая. В четном направлении к станции прилегает перегон «ОАО» РЖД. Прилегающий перегон однопутный и оборудован полуавтоблокировкой. Весовая норма поезда 4000 т, длина перегона 6,0 км, скорость движения поезда по перегону 50 км/ч, длина приемоотправочных путей 1020 м, длина горловины 360 м, скорость входа поезда на станцию 25 км/ч, длина тормозного пути 800 м, способ выполнения манёвров – осаживание. На станции выполняется следующая работа: прием и отправление поездов, отправление угольных маршрутов, коммерческий и технический осмотр вагонов, погрузка, выгрузка, подача и уборка на грузовые фронты.

После определения груженых вагонопотоков выполняется регулировка порожних вагонов, то есть, намечаются варианты кольцевания перевозок. По данным косой таблицы и по схеме расположения станций и предприятий составляется диаграмма вагонопотоков (лист 1), которая дает наглядное представление о мощности и направлении вагонопотоков. Расчет размеров движения на всех перегонах определяется по построенной диаграмме вагонопотоков по заданным весовым нормам и длинам приемоотправочных путей. Время хода по перегону определяется между осями отдельных пунктов или осями приёмо-отправочных путей, если они не совпадают с осью станции.

Также составить детальный план формирования поездов означает распределить вагоны в поездах. В детальном плане обязательно нужно указать сколько вагонов находится в поезде и какими грузами эти вагоны загружены. Передвижение вагонов по станционным путям для обработки и выполнения других операций называется маневровыми. Для улучшения слаженности работы, повышения производительности и безопасности маневровой работы регламентируется скорость и порядок маневровых передвижений.

Итак, время на выполнение операций, связанных с передвижением вагонов по станции, между парками станции, а также между грузовыми пунктами определяется на основе руководства по технологическому нормированию маневровой работы. Общая затрата времени на маневровые операции складывается из времени, необходимого на выполнение полурейсов и затраченного на дополнительные и заключительные операции. Продолжительность каждого из полурейсов зависит от величин маневрового состава и расстояния между фиксированными точками пути, принятыми для расчёта длины полурейса.

На основании полученных расчетных норм всех станционных операций строится суточный план-график работы станции «В». При составлении суточного плана-графика нужно иметь ввиду, что начало суток надо отмечать с 18-00 до 18-00, так как все предприятия отчитываются перед Москвой на 18-00 московского времени, железнодорожный транспорт работает по 12 часов и смены начинаются в 4 часа и в 16 часов, следовательно, необходимо предусмотреть в это время смену локомотивно-составительских бригад.

После составления плана графика суточной работы делают анализ работы станции и предлагают мероприятия по улучшению работы. Учет простоя вагонов осуществляется номерным способом. Сущность номерного способа состоит в том, что записывают номер каждого вагона, а также число, время прибытия и отправления, характер производимой операции длительность простоя. Загрузка локомотива определяется из плана графика работы, в загрузку включается основная работа, вспомогательная работа и технологический простой. К основной работе относится вся поездная и маневровая работа. К вспомогательной работе относится время на прием и сдачу смены на экипировку локомотива. К технологическим простоям относятся время, когда локомотив стоит под составом из-за занятости стрелок, горловин, выполнять маневровую работу не может. 5 погрузочный путь можно консервировать и объединить с 11 выгрузочным, так как занятость этих путей составляет по 13%.

Итак, деятельность работников сферы управления в настоящее время ориентирована на использование развитых информационных технологий. Организация и реализация управленческих функций требует радикального изменения, как самой технологии управления, так и технических средств обработки информации, среди которых главное место занимают персональные компьютеры. Они все более превращаются из систем автоматической переработки входной информации в средства накопления опыта управленческих работников, анализа, оценки и выработки наиболее эффективных экономических решений. Автоматизированное рабочее место (АРМ) можно определить как совокупность информационно-программно-технических ресурсов, обеспечивающую конечному пользователю обработку

данных и автоматизацию управленческих функций в конкретной предметной области.

Создание АРМ предполагает, что основные операции по накоплению, хранению и переработке информации возлагаются на вычислительную технику, а оператор выполняет часть ручных операций и операций, требующих творческого подхода при подготовке управленческих решений. Персональная техника применяется пользователем для контроля производственно-хозяйственной деятельности, изменения значений отдельных параметров в ходе решения задачи, а также ввода исходных данных в АИС для решения текущих задач и анализа функций управления. Создание АРМ на базе ПК обеспечивает:

- простоту, удобство и дружелюбность по отношению к пользователю;
- простоту адаптации к конкретным функциям пользователя;
- компактность размещения и невысокие требования к условиям эксплуатации;
- высокую надежность и живучесть;
- сравнительно простую организацию технического обслуживания.

Итак, в расчет фонда оплаты труда работников включаются все перечисленные выплаты, кроме «других доплат», так как они не носят общего для всех станций характера. Тарифные ставки и должностные оклады принимаются в зависимости от категории и квалификационного разряда работника в соответствии с Отраслевой единой тарифной сеткой по оплате труда работников, занятых в основной деятельности железных дорог. Так как отчисления на социальные нужды, включающие в себя отчисления в Пенсионный фонд: с затрат на оплату труда 22%; фонд социального страхования – 2,9%; фонд обязательного медицинского страхования – 5,1%. Прочие затраты (эти отчисления принимаются в размере 38,5 % от фонда оплаты труда).

Таким образом, Цель работы достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.