

**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ
Факультет транспорту і будівництва
Кафедра логістичного управління та безпеки руху на транспорті**

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до кваліфікаційної випускної роботи**

освітній ступінь - бакалавр
спеціальність - 275 – «Транспортні технології»
спеціалізація - 275.02 – «Транспортні технології
(на залізничному транспорті)»

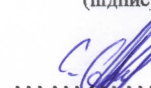
на тему: **«Організація виконання експлуатаційної та поїзної роботи на дільничній станції»**

Виконав здобувач вищої освіти
групи ОПЗТ-19з


.....
(підпис)

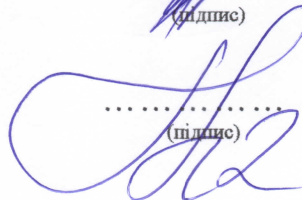
Волошина К.А.

Керівник:


.....
(підпис)

доц. Семенов С.О.

Завідувач кафедри:


.....
(підпис)

проф. Чернецька-Білецька Н.Б.

ЗМІСТ

Вступ	6
1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	10
1.1. Графік руху поїздів	
1.2. Станційні й міжпоїзні інтервали	12
1.3. Основні напрями оптимізації технології роботи дільничних станцій	20
1.4. Особливості проектування дільничної станції на місцевості	27
2. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА	36
2.1. Розрахунок колійного розвитку в сортувальному парку	36
2.2. Розрахунок колійного розвитку виставного парку й числа витяжних колій.	40
Висновки	43
Список літератури	44
ДОДАТОК А	46

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		5

ВСТУП

Транспорт - одна з найважливіших ланок народного господарства, вхоємозб'язана зі всіма матеріальними галузями і непродовольчою сферою. В нових умовах, коли необхідно добитися збалансованості економіки, стабільності і ритмічності роботи усього народного господарства роль транспорту набуває особливої значимості. Суспільство пред'являє до транспорту конкретні і вельми відповідальні вимоги - повне, своєчасне і високоякісне задоволення потреб народного господарства і населення у перевезеннях. При цьому зростає роль транспортної системи не тільки у підвищенні ефективності суспільного виробництва, але і в рішенні соціальних задач.

Залізничний транспорт - універсальний вид транспорту, який володіє великою пропускною і перевізною здатністю, значною вантажопід'ємністю транспортних засобів і швидкістю їх пересування, високим ступенем надійності і регулярністю перевезень. Дирекція залізничних перевезень є основним лінійно-господарчим підрозділом, якому доручено керівництво оперативною роботою всіх низових господарчих підрозділів станцій, механізованих дистанцій вантажно-розвантажних робіт, локомотивних і вагонних депо, дистанцій колій, будівель і споруд, сигналізації і зв'язку, дільниць, постачання колійних машинних станцій і інших.

На дільничних станціях з великою поїзною роботою на посту ЕЦ доцільно організувати роботу двох-трьох ДСП, закріплених за окремими парками або горловиною. Для забезпечення злагодженості у виконанні змінного плану організуються єдині зміни, до складу яких входять працівники всіх служб, що беруть участь в обробці поїздів і вагонів.

Склад єдиних змін затверджує начальник станції за узгодженням з начальниками відповідних виробничих підрозділів. Керівник єдиної зміни (ДСЦ або ДСП) в процесі своєї роботи забезпечує складання змінних планів

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		6

роботи на 4-, 6-годинні періоди і узгодження їх з черговим по відділенню дороги і локомотивним диспетчером; виконання змінного плану по прийому, відправленню і обробці, розформовуванню – формуванню поїздів; виконання технологічних норм обробки поїздів, вагонів, максимальне скорочення міжопераційних інтервалів і загального часу знаходження вагонів на станції; своєчасну обробку пунктів вантаження-вивантаження (подачу, прибирання місцевих вагонів); раціональний розподіл роботи між маневровими районами; постійний контроль за дотриманням вимог безпеки при виробництві маневрової роботи.

На вузлових дільничних станціях узгодження роботи між станціями вузла, організацію виконання внутрішньовузлового графіка руху передач і локомотивів і т.д. забезпечує вузловий диспетчер.

Добовий план роботи станції одержує з відділення дороги перед початком звітних діб (не пізніше ніж за 1 год до їх початку). В плані указується загальне число поїздів, яке повинне бути прийнято і відправлено за добу по напрямках з виділенням поїздів свого формування, регульовальне завдання по відправленню порожніх вагонів, завдання на вантаження і вивантаження, особливі завдання станції.

Змінне завдання відділення дороги визначається на станцію диспетчерським наказом не пізніше, ніж за 1 годину до початку роботи зміни. В ньому указують розміри прийому і пропуску поїздів кожного напрямку, а по відправленню – число поїздів свого формування і призначення. На підставі добового плану, наявності і призначення складів і вагонів на станції до початку планованого періоду (у тому числі транзитних і місцевих вагонів), а також інформації про прохід поїздів і технологічних норм часу на обробку поїздів і вагонів начальник станції або його заступник складає змінний план роботи. В ньому встановлюються завдання по прийому поїздів, їх формуванню – розформовуванню, відправленню і пропуску по кожному

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		7

напрямку, на вантаження і вивантаження вагонів з вказівкою відправників, а також інші завдання, пов'язані з виконанням змінного плану.

Для чіткого і якісного планування технологічним процесом передбачено отримання інформації про підхід поїздів і вагонів безпосередньо через інформаційне бюро і технічну контору відповідно до місцевих умов роботи.

Оперативне планування здійснюється з метою забезпечення виконання графіка руху, плану формування, плану вантажної роботи і основних якісних вимірників роботи станції в період зміни. На станціях з великим об'ємом переробки маневровий диспетчер в процесі чергування складає плани розформовування – формування поїздів, поїздоутворення. На дільничних станціях повинен застосовуватися більш прогресивний варіант технології – диспетчерське керівництво розформовуванням – формуванням поїздів. В його основі лежить номерний облік наявності і розташовує вагонів на станційних шляхах, облік стану місцевих вагонів на вантажних пунктах, а також детальна інформація про потяги і вагони, що прибувають на станцію. На основі таких даних диспетчер планує розформовування – формування складів поїздів, місцевих передач. Для виконання маневрової роботи він складає сортувальний листок з вказівкою точних дій укладачу (узяття на сортувальний пристрій всього складу або групи вагонів, порядок сортування вагонів, їх розстановки т.д.). Маючи свій в розпорядженні більш широку інформацію, ДСЦ швидко і якісно розробляє план розформовування – формування поїздоутворення.

Розрахунок поїздоутворення починається приблизно за 1 годину до початку планованого періоду з вказівкою числа вагонів, що є на станціях до періоду планування і вагонів за даними попередньої інформації про розкладання складів, що прибувають, по призначеннях. Керуючись розрахунковою завдовжки формованих складів, ДСЦ по наростаючих підсумках визначає групи вагонів, завершальних накопичення складів.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		8

Все більш широке поширення набувають на мережі механізація і автоматизація елементів технічного обслуговування і ремонту вагонів, багатогруповий огляд і ремонт вагонів і т.д. Для забезпечення безпеки праці оглядачів вводиться централізована огорожа складів. Вживання самохідних універсальних візків (СУТ) значно прискорює обробку транзитних поїздів.

У ряді випадків в цілях збільшення пропускної і переробляючої спроможності станції і прилеглих перегонів організовується швидкісна обробка транзитних поїздів за рахунок поєднання причіплювання локомотива поїзду до оглянутої головної частини складу з технічним обслуговуванням решти частини складу.

Висока інтенсивність надходження поїздів і виконання документальних операцій в технічній конторі на крупних дільничних станціях переходу вагонів з дороги на дорогу ставить питання про необхідність вживання для автоматизації обробки документів малих ЕОМ.

Станціям з причіплюванням груп вагонів і з переломом норм маси поїздів необхідно завчасно одержувати інформацію у вигляді телеграми – натурального листа на причіпні групи для планування майбутньої роботи з транзитними поїздами (розмір груп вагонів в порядку їх розташовує в причіплюваній групі, місці причіплювання).

Обробка транзитного поїзду із зміною локомотивів і бригад. Одержавши інформацію від диспетчера (ДНЦ) поїзду про відправлення поїзду з сусідньої станції і його характеристику, ДСП сповіщає про майбутній час його прибуття і колії прийому чергового по локомотивному депо, працівників технічної контори, бригади технічного обслуговування і комерційного огляду вагонів.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		9

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

1.1 Графік руху поїздів

Рух одного конкретного поїзда досягається розкладом. Узгодженість розкладів всіх поїздів і зв'язка їх з роботою технічного обладнання і пристроїв, які забезпечують рух, досягається за допомогою графіка руху поїздів.

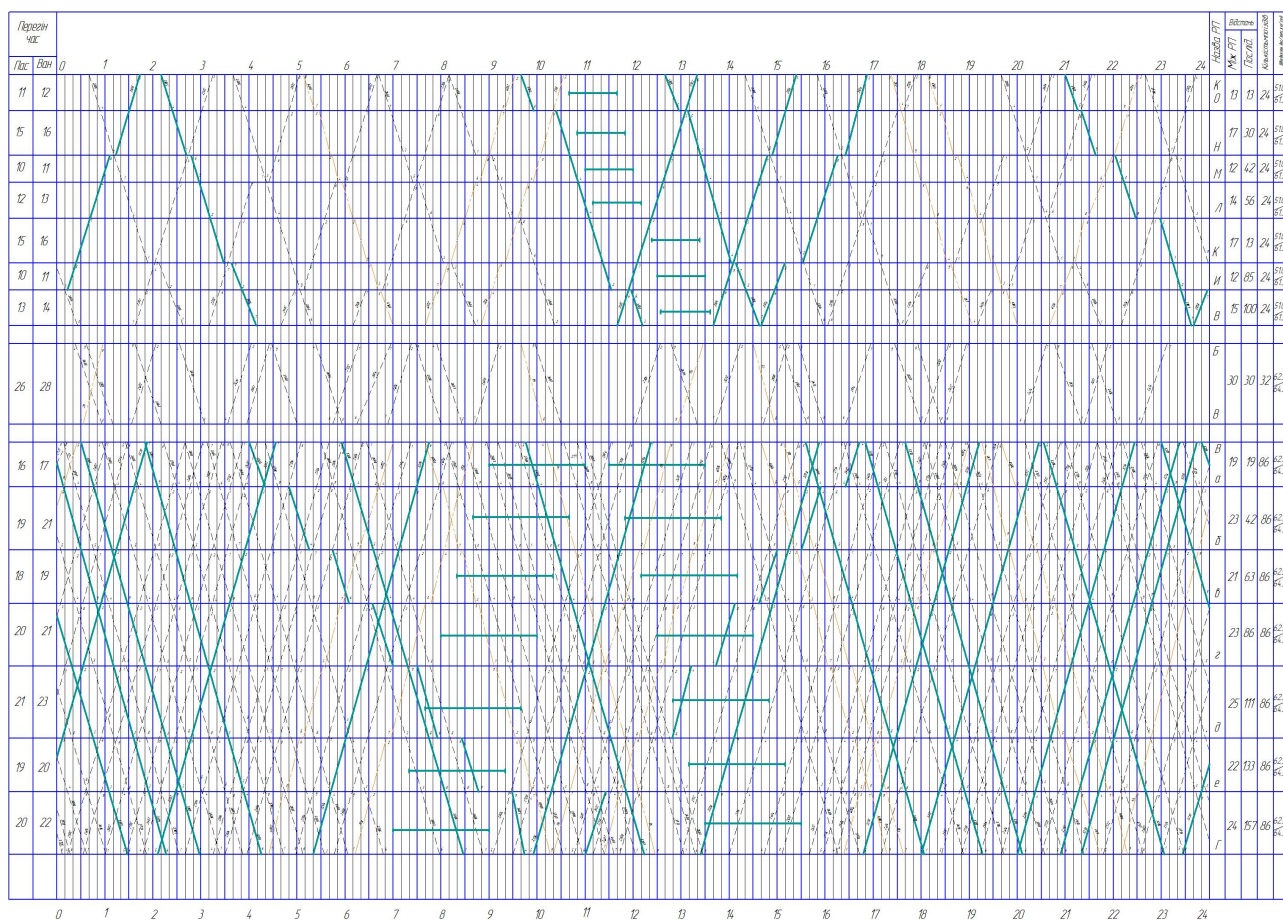


Рис. 1.1 Графік руху поїздів

Графік руху поїздів креслять на сітці (рис. 1.1). Горизонтальні смуги його означають вісі роздільних пунктів, а вертикальні - час.

Рух поїзда показують прямою нахильною лінією, яка називається часом ходу, або ніжкою графіку. Час проходження поїздами кожного

роздільного пункту (прибуття, відправлення або проходження без зупинок) визначається перетинанням лінією хода поїзда з віссю відповідного роздільного пункту і позначається відміткою цифри, яка вказує кількість хвилин поверх цілого десятка.

Масштаб відстаней не встановлено, але звичайно беруть 1 км - 1,5 м. Зліва від годинної сітки графіка вказують розміщення пунктів виконання технічних операцій, час стоянки вантажних поїздів, перегінний час ходу без обліку часу на розгін та уповільнення, найменування роздільних пунктів, пристрої зв'язку та кількість колій, з правого боку сітки виконується послідовна відстань і відстань між роздільними пунктами в кілометрах, кількість нанесених на графік пасажирських поїздів, а також швидкості руху. На перегонах, прилягаючих до дільничних станцій над лінією хода поїзда ставиться його номер.

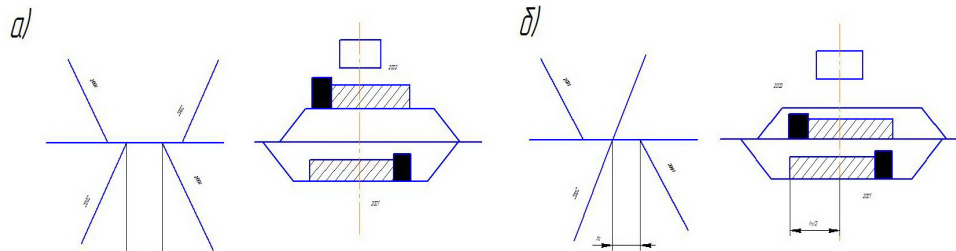
1.2 Станційні й міжпоїзні інтервали

Станційні й міжпоїзні інтервали є основними елементами графіка руху поїздів. Розраховуються вони після затвердження розмірів пасажирського й вантажного руху, норм маси й довжини поїздів і припустимих швидкостей руху на перегонах і станціях.

Мінімальні значення станційних інтервалів визначаються умовами безпеки руху, часом, необхідним для виконання операцій по прийманню, відправленню й пропуску поїздів через станцію, роз'їзд або обгінний пункт.

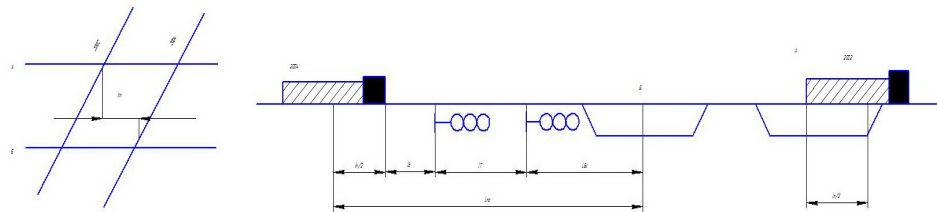
Міжпоїзний інтервал – це мінімальний час, яким розмежовуються поїзди при проходженні один за іншим по перегонах, обладнаним автоматичним блокуванням або напівавтоблокуванням при наявності прохідних блокпостів. Станційні інтервали визначаються для кожного роздільного пункту, що має колійний розвиток щодо розрахункової осі цього пункту або парку колій. Приклад розрахунку інтервалів представлено на рис. 1.2.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		11



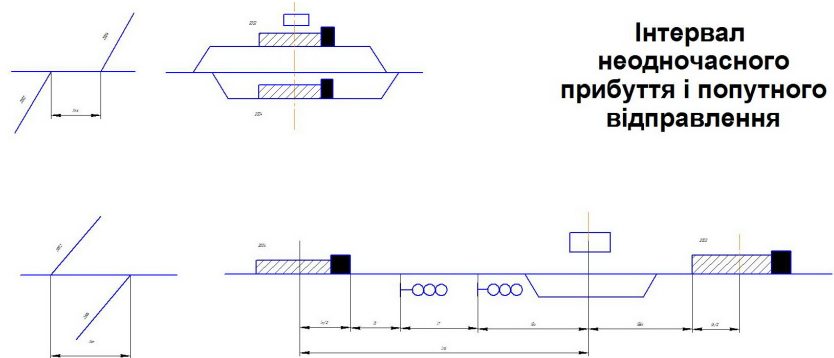
Інтервал схрещення потягів:

а - при зупинці обох потягів на станції, б - при відправленні поїзда після пропуску стрічного



Інтервал попутного проходження потягів

Рис.1.2 Розрахунок інтервалів графіку руху поїздів



**Інтервал
неодноразового
прибуття і попутного
відправлення**

Інтервал неодноразового відправлення і попутного прибуття

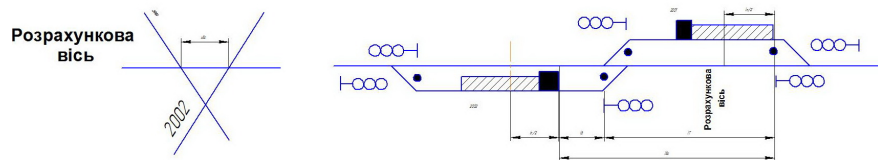


Рис.1.3 Розрахунок інтервалів графіку руху поїздів

При обігу довгосоставних або з'єднаних поїздів станційні інтервали збільшуються на час, необхідне для звільнення горловини, зайнятий хвостом не поїзда, що вмістився. Норми часу, послідовність і максимально можлива паралельність виконання операцій устанавлюються відповідно до ПТЕ, інструкціями й правилами, ТРА й технологічними процесами роботи станцій з урахуванням результатів хронометражних спостережень. Станційними інтервалами забезпечується безпека руху, виключаються зупинки поїздів у вхідних сигналів й уповільнення їх при вході на станцію. Станційні й міжпоїзні інтервали перераховують при зміні колійного розвитку, технічного оснащення роздільних пунктів і припустимих швидкостей руху поїздів. Міжпоїзні інтервали розраховуються в керуванні дороги й затверджуються заступником начальника залізниці по перевезеннях.

Для напрямків з інтенсивним рухом станційні й міжпоїзні інтервали тривалістю більше 8 хв., а на приміських ділянках - більше 4 хв. затверджуються начальником залізниці.

Якщо на станції відповідно до ПТЕ й ТРА заборонений одночасне приймання поїздів протилежних напрямків, то для безпеки руху приймання здійснюється з обов'язковим дотриманням інтервалу неодночасного прибуття.

Інтервалом неодночасного прибуття називається мінімальний час від моменту прибуття поїзда на роздільний пункт до моменту прибуття або проходження через цей роздільний пункт поїзда зустрічного напрямку.

Тривалість і послідовність операцій при розрахунку інтервалу неодночасного прибуття представлені на графіку (рис. 1.4).

При електрожезловій системі, напівавтоматичному блокуванні, обслуговуванні стрілок вручну крім вищезгаданих операцій ураховуються переговори між ДСП, розпорядження ДСП про готування маршруту черговими стрілочних постів.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		13

Станційним інтервалом схрещення називається мінімальний час від моменту прибуття або проходження поїзда через роздільний пункт до моменту відправлення на той же перегін поїзда зустрічного напрямку.

У початковий момент інтервалу схрещення на станції перебувають два поїзди.

Виконувані операції, їхня послідовність і тривалість при автоблокуванні на ділянці й електричній централізації на роздільному пункті представлені на рис. 1.5.

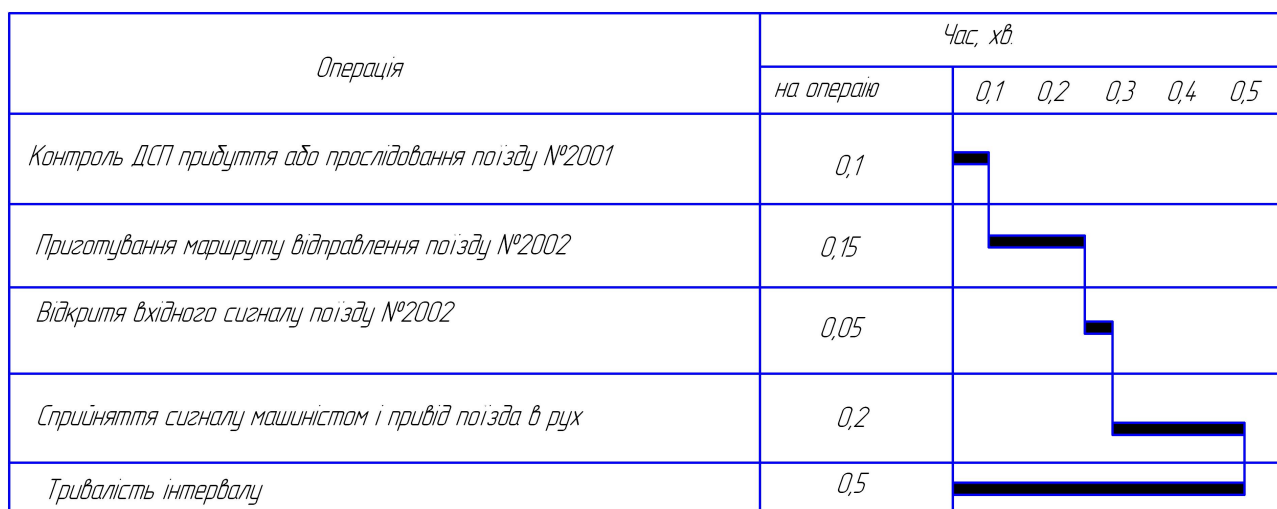


Рис. 1.5 Графік розрахунку інтервалу схрещення поїздів

При напівавтоматичному блокуванні й ручному обслуговуванні стрілок операції мають більшу тривалість й іншу послідовність їхнього виконання

Для скорочення інтервалу схрещення необхідно вдосконалювати засобу зв'язку по русі поїздів і способи керування стрілками й сигналами на роздільних пунктах.

При обігу на ділянці довгосоставних і здвоєних поїздів розрахунок інтервалів схрещення треба вести відповідно до Інструкції по визначенню станційних і міжпоїзних інтервалів з урахуванням додаткового часу на роз'єднання й з'єднання составів (або їхніх частин). Залежно від схеми

невпинного схрещення залежить від часу на виконання технологічних операцій по відправленню поїзда № 2002 після звільнення стрілочної горловини поїздом № 2001 і часу проходження поїздом № 2002 розрахункової відстані. Час проходження визначається тяговими розрахунками.

Тривалість і послідовність виконання операцій при мінімальному інтервалі невідпинного схрещення представлені на рис. 1.6.

Операція	Час, хв.				
	на операцію	1	2	3	4
Контроль ДСП прибуття або прослідкування поїзду №2001	0,1				
Приготування маршруту відправлення поїзду №2002	0,2				
Відкриття вхідного сигналу поїзду №2002	3..4				
Тривалість інтервалу	3,3..4,3				

Рис. 1.6 Графік розрахунку інтервалу безупинного|неспинного| руху

Крім того, при розробці графіка руху поїздів визначається ще інтервал невідпинного схрещення, виходячи із часу ходу пари поїздів у межах двоколійної вставки. Цей інтервал дорівнює напівсумі часу ходу непарного й парного поїздів між розрахунковими осями в межах двоколійної вставки.

На двоколійних, а також на одноколійні при непарному графіку ліній, не обладнаних автоблокуванням, визначаються станційні інтервали попутного проходження.

Станційним інтервалом попутного проходження називається мінімальний час від моменту прибуття або проходження поїзда через роздільний пункт до моменту відправлення або проходження поїзда попутного напрямку через сусідній роздільний пункт.

Тривалість і послідовність операцій при розрахунку інтервалів попутного проходження представлені на рис. 1.7 і 1.8.

блок-ділянцями, утворюють пакет. При цьому довжина кожної блок-діляниці не може бути менше гальмової колії поїзда.

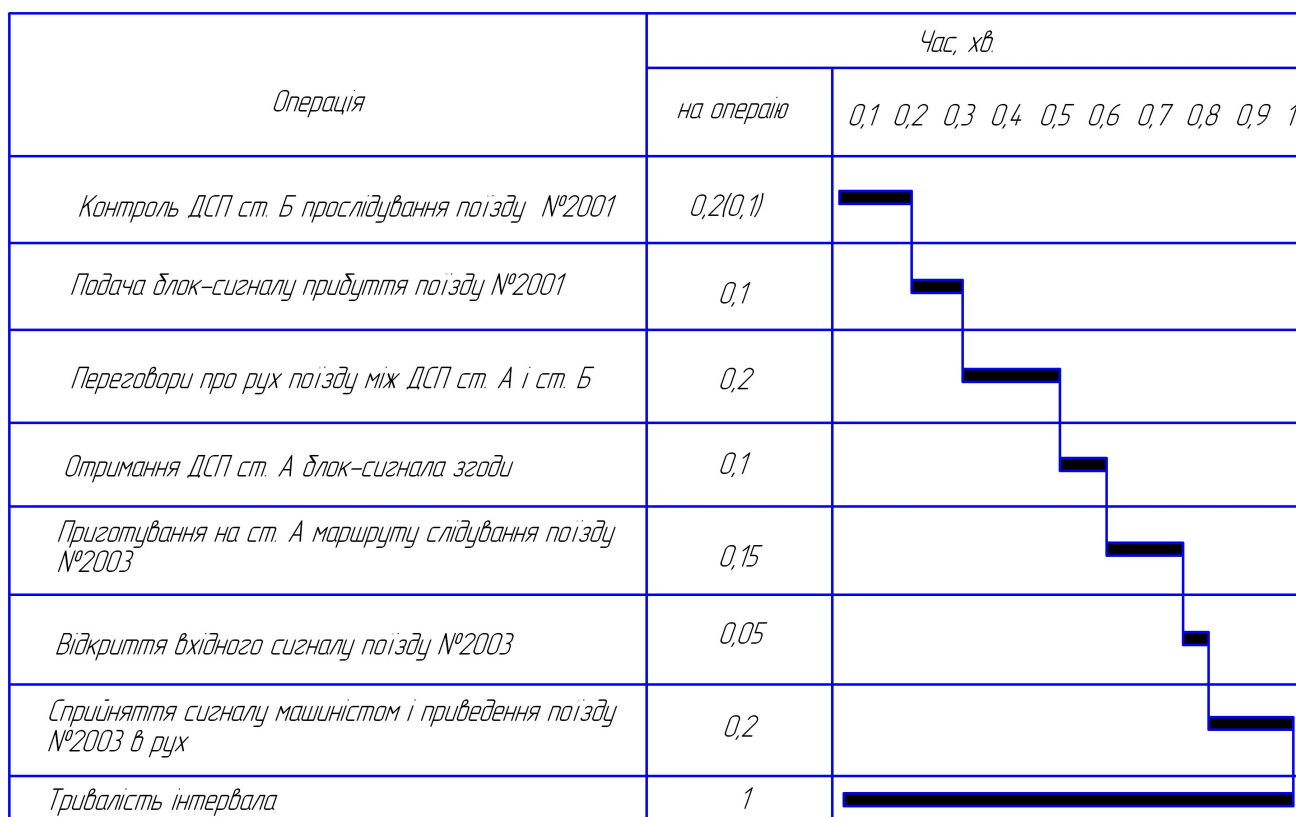
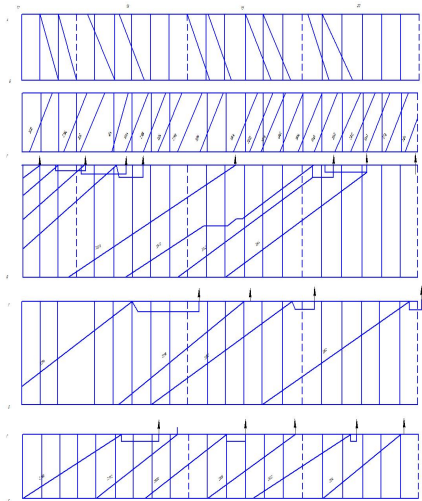
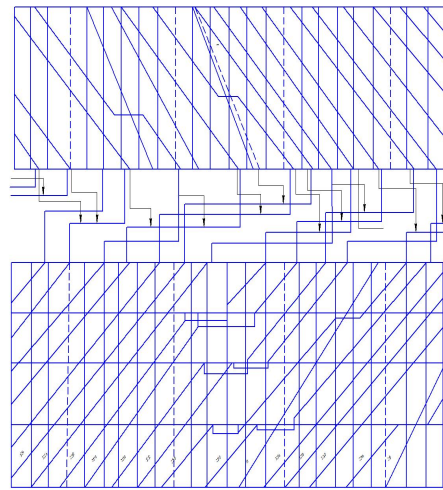


Рис. 1.8 Графік розрахунку інтервалу у випадку відправлення другого поїзда з першого роздільного пункту після зупинки (напівавтоматичне блокування, електрична централізація стрілок та сигналів).

Між поїздами в пакеті визначається інтервал, тобто час, яким розмежовують поїзда при проходженні по перегонах так, щоб позаду, що йде поїзд, не знижував швидкості через несвоєчасне звільнення блок-діляниць поїздом, що йде спереду. Для цього необхідно, щоб машиніст другого поїзда при підході до розв'язного сигналу бачив його на відстані не менш довжини гальмового шляху.



Затримки вантажних поїздів на станції Г через нерівномірне підведення поїзда до стикової станції Б



Відмови в прийманні поїздів стиковою станцією М між дорогами (через невчасне підведення локомотивних бригад) і станціями Н, О, П (через заповнення колій станції М - вторинні відмови)

Рис. 1.11 Графіки затримок та відмов поїздів

Операції	Час, хв.			Виконавець
	До прибуття потяга	Після прибуття потяга		
		0	10	
Одержання от ДНЦ повідомлення про номер, призначення і час прибуття потяга	[Bar from 0 to ~2]			ДСП
Повідомлення працівників ПТО, ПКО, ТК, чергового по локомотивному делу про номер, час прибуття і шляхи прийому потяга; випускування попередження	[Bar from ~2 to ~5]			ДСП, оператор ДСП
Вихід на шлях прийому потяга і його огляд на ходу	[Bar from ~5 to ~7]			Працівники ПТО, ПКО, локомотивна бригада
Огородження прибулого потяга з локомотивом	[Bar from ~7 to ~7.5]			Працівники ПТО
Контрольний технічний і комерційний огляди й усунення несправностей	[Bar from ~7.5 to ~9]			Працівники ПТО, ПКО
Прийом і здача локомотива, пакета з поїзними документами. Вручення попередження. Скарачене випробування відстагальм і відправлення потяга	[Bar from ~9 to ~10.5]			Локомотивні бригади, працівники ПТО, ПКО
Загальна тривалість	[Bar from 0 to ~10.5]			

Рис. 1.12 Графік обробки транзитного поїзда при зміні локомотивних бригад (без зміни локомотива)

Час, який необхідний на здійснення комерційного огляду вагонів, не повинен буди більше часу, який призначений на технічне обслуговування складу. Особливості операцій та норми часу, які виділені на обробку складів наведено на графіках (див. рис. 1.12 та 1.13).

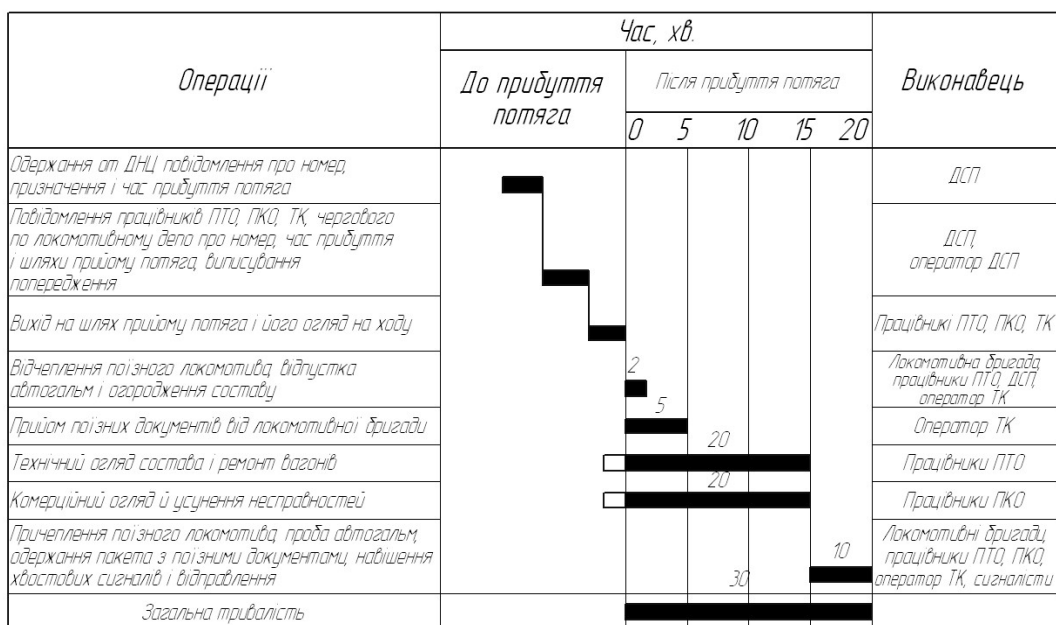


Рис. 1.13 Графік обробки транзитного потяга без переробки

На рис. 1.14 і 1.15 приведено графіки обробки потягів.

Після відправлення поїзду ДСП або оператор передає ДНЦ номер і індекс поїзду, номер локомотива поїзду, час відправлення і призначення поїзду, масу і число вагонів в поїзду і інші дані, які стосуються складу.

У випадку, коли станція формування є станцією передачі інформації про підхід поїздів, тоді з інформаційного центру (пункту) на станцію розформовування передається телеграма-натурний лист на відправлення поїзду.

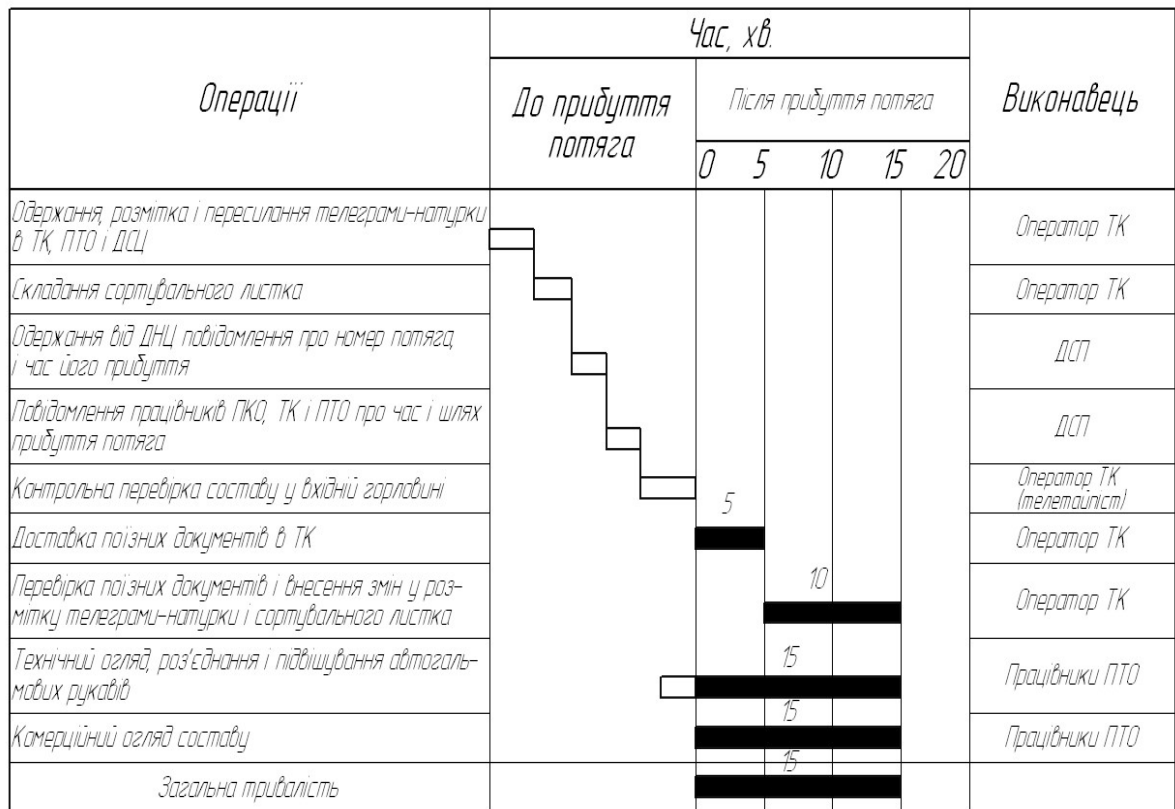


Рис. 1.14 Технологічний графік обробки потяга, що надходить у переробку при наявності телеграми-натурки

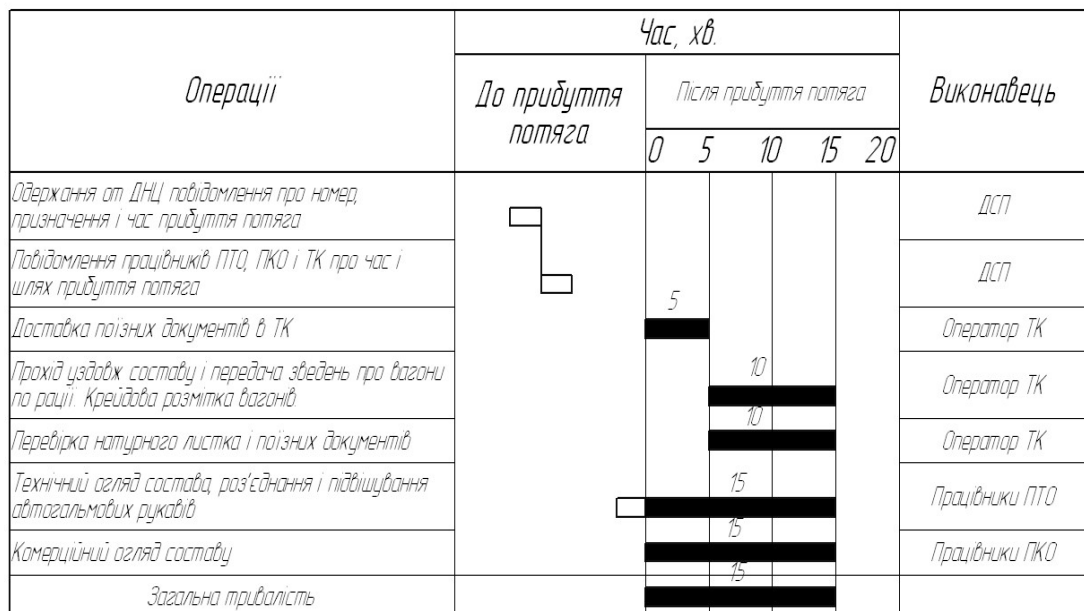


Рис. 1.15 Технологічний графік обробки потяга, що надходить у переробку при використанні радіозв'язку працівниками технічної контори

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Рекомендації з техніко-економічних розрахунків окремих показників експлуатаційної роботи залізниць. – К.: Транспорт України, 2002.;
2. Пусенков І.В. Конструювання та розрахунки сортувальних пристроїв на залізничних станціях, частина 1, - Київ., 2002. Стр. 41.
3. Україна транспортна, український видавничий консорціум, Видавництво „Новий світ”, Київ, 2003.
4. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. №651-р).
5. Котенко А.М. Управління вантажною та комерційною роботою на залізничному транспорті, ч.2.- Харків.: Нове слово, 2003. – 390 с.
6. Типовий технологічний процес роботи пункту комерційного огляду поїздів (ПКО): Затверджено наказом Укрзалізниці від 28.03.2007 № 178.
7. Яковлев В. Ф. Автоматика та автоматизація виробничих процесів на залізничному транспорті. – М: Транспорт, 1990. – 279 с.
8. Динамічна модель сортувальної станції та її роль в подальшій оптимізації процесу перевезень / О. П. Бочаров, Г. О. Міхальов, В. П. Мороз [та ін.] // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2011. – № 5. – С. 74 – 76.
9. Миронюк І. В., Ігошина В. П. Організація вантажної і комерційної роботи станції у взаємодії з під'їзними коліями. – К.: КУЕТТ, 2005. – 52 с.
10. Габа В.В., Мироненко В.К., Петренко Л.М. Організація приймання, перевезення та видачі вантажів на залізничному транспорті. Навчальний посібник. – ДЕТУТ. – 2009.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		25

11. Петренко Л. М., Габа В. В. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті. Навчальний посібник. – КУЕТТ, 2004. – 461 с.
12. Гревцов С.В., Дитріх Д.І., Корнійчук М.П. Організація вантажної і комерційної роботи. Частина 1: Підручник – К.: «Видавництво Дельта», 2008. – 375с.
13. Яновський П.О., Стрелко О.Г. Технологія роботи залізничних станцій і вузлів: Навчальний посібник. – К.: КУЕТТ, 2004. – 381 с.
14. Рекомендації з техніко-економічних розрахунків окремих показників експлуатаційної роботи залізниць / Розроб.: О.Ф. Вергун, Н.В. Липовець, Л.Ю. Гаркуша. – К.: Транспорт України, 2002. – 64 с.
15. Корнійчук М.П., Липовець Н.В., Шамрай Д.О. Технологія галузі і технічні засоби залізничного транспорту. Частина 1: Підручник. Друге видання, виправлене. – К.: Дельта», 2008. – 504 с.
16. Костенніков О.М., Бауліна Г.С., Богомазова Г.Є., Нікішин Д.В., Панкратов М.В. Перспективи підвищення ефективності функціонування залізничної пасажирської галузі швидкісних перевезень. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2017. Вип. 173 (додаток). С. 209–216.

ДОДАТОК А

Особливості функціонування станції в області її вантажної та комерційної роботи

На досліджувальній станції виконуються вантажні та комерційні роботи, до яких відносяться:

- приймання вантажів до перевезення;
- оформлення перевізних документів, нарахування і стягнення перевізної плати, додаткових зборів, штрафів;
- виконання операцій з навантаження, вивантаження вантажів на місцях загального користування в вантажному дворі станції;
- підбір вагонів під навантаження;
- інформування вантажоодержувачів про підхід і прибуття вантажів, видача вантажів одержувачам та оформлення, при необхідності, комерційних актів;
- забезпечення приймання до перевезення вантажів, не передбачених ТУ та негабаритних вантажів;
- організація роботи ПКО, усунення комерційних несправностей, виявлених при прибутті, відправленні поїздів без відчеплення вагонів і з відчепленням вагонів на пунктах усунення комерційних несправностей;
- складання комерційної, касової й оперативної звітності;
- актово-претензійна діяльність і розшук вантажів.

Організацію вантажної та комерційної роботи покладено на начальника вантажного району станції.

ДСМ повинен забезпечувати планування та контроль виконання змінного плану з вантажної, комерційної роботи; технологію роботи товарної контори, відділу претензій і розшуку вантажів, організацію роботи ПКО згідно з правилами комерційного огляду поїздів.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		27

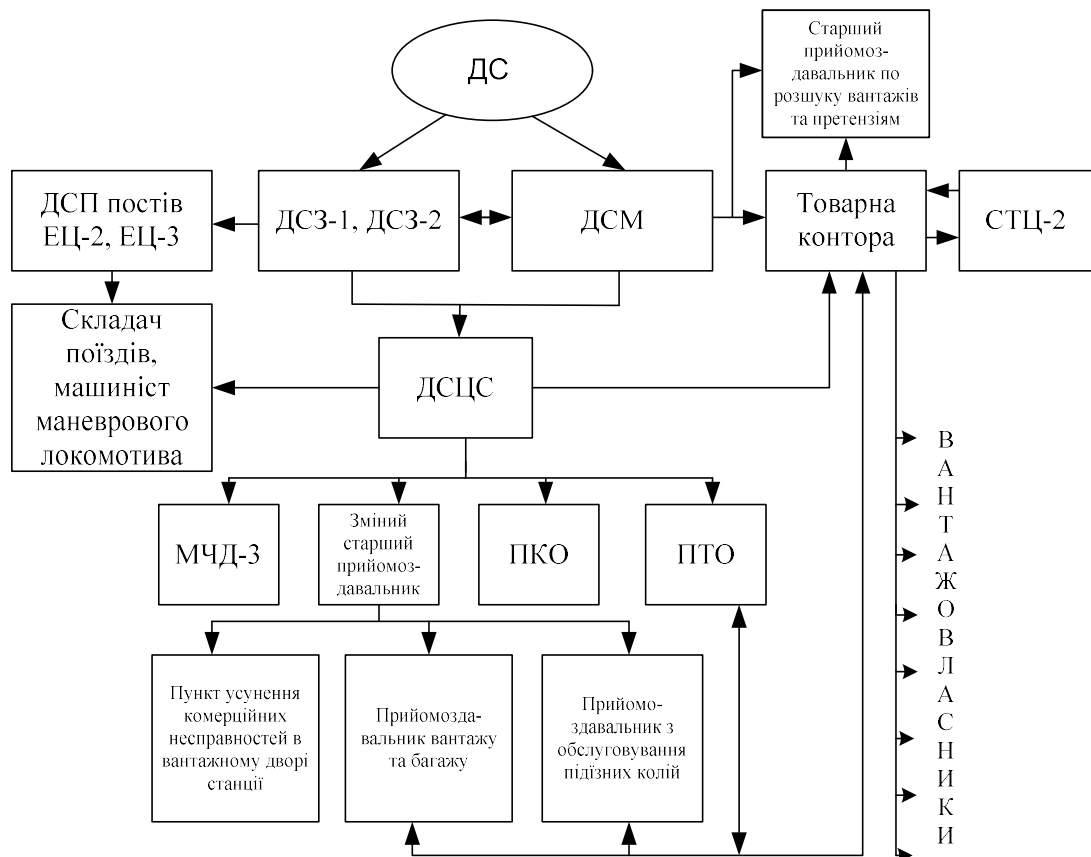


Рис. А.1 Структурна схема оперативного управління роботою станції

На ДСЦС покладається:

- узгодження виконання змінного плану роботи з ДСЦС із старшим прийомздавальником вантажу та багажу;
- інформація про планове подавання вагонів під вивантаження, навантаження та забирання вагонів з під'їзних колій та місць загального користування;
- організація своєчасної подачі, розстановки вагонів на вантажних фронтах, що обслуговуються локомотивом станції, своєчасного забирання вагонів після закінчення вантажних операцій;
- погодження виконання маневрової роботи із суміжними службами, під'їзними коліями;
- контроль за ефективним використанням технічних засобів станції і колійного розвитку, маневрових локомотивів, засобів зв'язку;

Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат

- дотримання правил безпеки руху поїздів та охорони праці в зміні;
- аналіз та підведення підсумків роботи за зміну.

Структурна схема оперативного управління вантажною та комерційною роботою станції наведена на рис. А.1.

Основою оперативного планування вантажної та комерційної роботи є план роботи на зміну, який складається ДСМ на підставі добового та змінного завдання з ДН, ситуації, яка склалася на станції до початку періоду, який планується, а також інформації про підхід вантажів, норм на обробку поїздів, вагонів.

Організація роботи станції та під'їзних колій

Місцеві вагони, що прибувають на станцію під вантажні операції в складі транзитних з переробкою вантажних поїздів, при розформуванні направляються на колії сортувально-відправного парку. При прибутті на станцію одночасно декількох вагонів призначенням на різні вантажні fronti, станційний диспетчер при можливості здійснює їх підбір з урахуванням зменшення витрат на подавання та розстановку вагонів на вантажних фронтах під'їзних колій.

Вантажні та комерційні операції виконуються у вантажному дворі станції та під'їзних коліях, що примикають до станції – 14 під'їзних колій. Характеристика під'їзних колій та місць загального користування наведені в таблиці А.1.

Таблиця А.1

Характеристика під'їзних колій та місць загального користування

№ п/п	Назва під'їзної колії, приналежність	Допустима швидкість руху по п/коліях, км/год.	Фронт подачі, ваг.	Хто обслуговує
1	2	3	4	5
Під'їзні колії				
1	ДП «ЖЛП», належить залізниці.	15 км/год.	8	Локомотив залізниці

2	ПрАТ «ВП», належить власнику.	10 км/год.	10	Локомотив залізниці
3	МПП «Г», належить власнику.	10 км/год.	4	Локомотив залізниці
4	ВАТ «АХП», належить залізниці.	15 км/год.	12	Локомотив залізниці
5	КВКП «ЖТ», належить власнику.	15 км/год.	5	Локомотив залізниці
6	ТОВ «ЖМРАТС», належить залізниці.	10 км/год.	7	Локомотив залізниці
7	ПП «К», належить власнику	10 км/год.	4	Локомотив залізниці
8	ВАТ «А», належить власнику.	15 км/год.	5	Власний локомотив
9	ВБМП «П», належить власнику.	10 км/год.	7	Локомотив залізниці
10	ТОВ «Е», належить власнику.	15 км/год.	15	Власний локомотив
11	ТОВ «ЖН», належить залізниці.	15 км/год.	7	Локомотив залізниці
12	ТОВ «ХЖ», належить залізниці.	15 км/год.	12	Локомотив залізниці
13	ДП «УС», належить власнику.	10 км/год.	8	Локомотив залізниці
14	ФОП «М А.П.», належить залізниці.	15 км/год.	4	Локомотив залізниці
Місяця загального користування				
1	Вантажний район	5 км/год	20	Локомотив залізниці

При обслуговуванні під'їзних колій на станції виконуються такі роботи:

- інформування вантажоодержувачів про підхід, прибуття вантажів на їх адресу;

- подавання та забирання вагонів на під'їзні колії відповідно до договорів між станцією та власником під'їзної колії

- видача вантажів, приймання до перевезення згідно з Правилами

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		30

перевезень і ТУ;

- оформлення перевізних документів, нарахування, стягнення перевізної плати, додаткових зборів і штрафів;

- облік, нарахування, стягнення плати за користування вагонами, плати за подавання та забирання вагонів;

- оформлення у необхідних випадках актів загальної форми, комерційних актів тощо.

Оперативна організація роботи станції та під'їзної колії будується на основі змінного та добового плану, який передбачає розміри навантаження і вивантаження вагонів, часу і послідовності обробки поїздів і вагонів.

Передавання вагонів в технічному і комерційному відношенні на під'їзні колії та приймання їх після виконання вантажних операцій згідно з договором

Контроль за технічним станом вагонів та їх огляд здійснюється працівниками пункту технічного обслуговування вагонів ВЧД-4. Технічний стан завантажених вагонів перевіряють зовнішнім оглядом, а порожніх – ззовні та з середини.

Організація маневрової роботи з вагонами, що подаються на під'їзні колії для виконання вантажних операцій, повинна забезпечити:

- максимальне використання вантажних фронтів;
- безпеку маневрових переміщень та техніку безпеку складачів;
- обробку вагонів та виконання вантажних операцій у встановлені договорами строки з мінімальними затратами маневрових засобів;
- збереження вантажів та вагонів.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		31

Маневрова робота по подаванню та прибиранню вагонів виконується з урахуванням:

- характеру вагонопотоків, які поступають на під'їзну колію;
- наявності на вантажних фронтах раніше поданих вагонів;
- розташуванням фронтів навантаження та вивантаження.

Прибирання вагонів з вантажних фронтів на станцію виконується по мірі виконання вантажних операцій з урахуванням першочергового вивільнення фронтів, в адресу яких на станції знаходяться вагони та ефективнішого використання маневрових локомотивів.

Інформація по роботі з вагонами на під'їзних коліях (подача, прибирання, закінчення навантаження або вивантаження) старшим прийомоздавальником вантажу та багажу вводиться в АРМ ПЗВ.

					РКБ.ОПЗТ-19з.005.ПЗ	Лист
Зм.	Лист	№ докум.	підпис	Дат		32