



## Звіт подібності

### метадані

Назва організації

**State University of Infrastructure and technology**

Заголовок

**Організація роботи важнтажної станції М-С**

Автор

Науковий керівник / Експерт

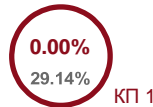
**Владислав ПЕРЕСТЮКСвітлана БІБІК**

підрозділ

**State University of Infrastructure and technology**

### Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.

**25**

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2

**11998**

Кількість слів

**95448**

Кількість символів

### Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

|                        |  |     |
|------------------------|--|-----|
| Заміна букв            |  | 7   |
| Інтервали              |  | 5   |
| Мікропробіли           |  | 421 |
| Білі знаки             |  | 1   |
| Парафрази (SmartMarks) |  | 206 |

### Подібності за списком джерел

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

#### 10 найдовших фраз

Колір тексту

| ПОРЯДКОВИЙ<br>НОМЕР | НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)  | КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ<br>СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ) |
|---------------------|---|---|
| 1                   | <a href="https://knowledge.allbest.ru/transport/2c0b65635b3ad78a5d43b89421306c27_2.html">https://knowledge.allbest.ru/transport/2c0b65635b3ad78a5d43b89421306c27_2.html</a>   | 210 1.75 %                                |
| 2                   | <a href="https://studfile.net/preview/5388254/page:13/">https://studfile.net/preview/5388254/page:13/</a>   | 83 0.69 %                                 |
| 3                   | <a href="http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2683/1/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D0%B7%D1%96%D0%B2%D0%BA%D0%B8.pdf">http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2683/1/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D0%B2%D0%BA%D0%B0%D0%B7%D1%96%D0%B2%D0%BA%D0%B8.pdf</a> | 79 0.66 %                                 |



## АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної (бакалаврської) роботи на тему «Організація роботи важантажної станції»М-С», студента 5 курсу освітньо-професійної програми «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» за освітнім ступенем «Бакалавр» **Владислава ПЕРЕСТЮКА**

Вже багато десятиліть залізничний транспорт в Україні відіграє важливу роль у перевезенні вантажів. При активному розвитку швидкісного залізничного руху залізничний транспорт буде конкурувати як з автомобільним транспортом на середні відстані, так і з повітряним транспортом на далекі відстані. Однією з найважливіших інфраструктурних сфер економіки України є залізничний транспорт. Він має вирішальне значення для розвитку економіки та підвищення ефективності загального суспільного виробництва країни.

Перевезення людей і вантажів у великій мірі залежить від ефективної роботи станцій. У зв'язку з падінням обсягу виробництва продукції в промисловості на залізничному транспорті також відбувся значний спад обсягів перевезень вантажів. В умовах, що виникли, від залізничників потрібен перегляд традиційних і пошук більш ефективних форм господарської діяльності, спрямованої на стабілізацію економіки галузі.

У процесі розвитку економіки країни ефективне використання існуючого рухомого складу та технічне оснащення залізничного транспорту є важливими факторами, які сприяють прибутковості транспортної залізничної мережі. Користувачі залізничного транспорту досить нестабільно працюють в умовах нестабільної економіки.

Транспортування цієї продукції, сировини чи обладнання також змінюється залежно від зростання чи спаду попиту на них. Для того, щоб заохочувати використання залізничних перевезень, необхідно постійно вирішувати проблеми, пов'язані з якістю перевезень, швидкістю, зберіганням залізничної, яка є надійним транспортувальником вантажів, і, найважливіше, зниженням вартості послуг.

Працівники станцій повинні бути одягнені у спеціальний одяг, коли вони працюють. Працівники станції повинні використовувати спеціальні знаки «Службовий прохід» або «Перехід через колії» для проходження території станції як до місця роботи, так і назад після закінчення роботи.

На спеціально відведених для цього місцях слід користуватися пішохідними мостами та тунелями, коли проходите через залізничні колії. Коли працівники станції перебувають на залізничних коліях, вони повинні проходити лише узбіччю колії або посередині міжколійя. При цьому необхідно стежити за рухом поїздів, маневрових складів, локомотивів, відчепів вагонів та інших транспортних засобів, звертаючи увагу на відкриті двері та борти вагонів, а також на граничні стовпчики, жолоби гнучких тяг, водовідвідні лотки та колодязі, електроприводи стрілочних переводів та інші елементи та пристрої.

При Коли ви на залізничних коліях, вам потрібно стежити за сигналами світлофорів, місцями стрілочних переводів і звуковими та ручними сигналами, щоб знати, куди прямує рухомий склад. Уважно слухайте оголошення на станції паркового зв'язку, звертаючи увагу на знаки безпеки праці та попереджувальне забарвлення на спорудженнях і пристроях, і дотримуйтеся інструкцій, наведених у них.

Працівники станції повинні негайно повідомити черговому по станції, маневровому диспетчеру, енергодиспетчеру або поїзному диспетчеру, якщо вони виявили порушення габаритів, обрив проводів контактної мережі чи лінії електропередач, що перетинають залізничні колії, або будь-які інші відхилення від вимог нормативних актів з охорони праці.

До прибуття аварійної бригади небезпечне місце слід охороняти та вжити заходів, щоб люди не наближалися до обірваного проводу на відстані ближче 10 метрів.

Переходити колії слід тільки під прямим кутом, переконавшись, що рухомий склад не наближається. Виходячи з службових приміщень на міжколійних коліях, особливо обережно слід бути, оскільки рухомий склад, будівлі та споруди можуть заважати видимості рухомого складу, який наближається. [17]

Перехід через колію, зайняту рухомим складом, передбачає використання лише справних перехідних площадок вагонів, тунелів, пішохідних мостів тощо. Під вагонами не можна переходити колію. Перед тим, як піднятися або зійти з перехідної площадки вагона, слід перевірити справність поручнів, підніжок і настилу. Також слід переконатися, що між коліями немає сторонніх предметів або канав у місці сходу. Також слід переконатися, що сусідні колії не знаходяться на небезпечній відстані від рухомого складу, що наближається. Сходячи з перехідної площадки, необхідно обома руками триматися за поручні.

Працівники станції повинні проходити через колію поблизу рухомого складу на відстані не менше ніж 5 м від автозчепу крайнього вагона між розщепленими вагонами, якщо відстань між ними не менше 10 м. Крім того, для маневрового диспетчера, чергового по станції, чергового по парку, оператора поста централізації, сигналіста, старшого і чергового стрілочного поста, складача поїздів і його помічника та регулювальника.

Якщо працівник йде вздовж колії, по якій в цей час рухається поїзд, одиночний локомотив або виконуються маневри, він повинен негайно відійти в безпечну зону і стояти обличчям до поїзда (вагонів, локомотива, дрезини, колійної машини), що рухається. Після цього він повинен дочекатися проходу (зупинки) рухомого складу і тільки після цього продовжити рух.

Під час зустрічі (пропуску) поїздів працівники станції повинні знаходитися на відстані не менше 2 м від крайньої до нього рейки при швидкості руху поїздів до 140 км/год, на відстані 4 м від крайньої до нього рейки при швидкості руху поїздів 141–160 км/год або на відстані 5 м від крайньої до нього рейки при швидкості руху поїздів 161–200 км/год. На зазначені небезпечні відстані працівники станції повинні відійти до появи поїзда не пізніше ніж:

- за 1 хвилину – при русі поїздів до 140 км/год;
- за 5 хвилин – при русі поїздів із швидкостями 141 – 200 км/год;

При проходженні поїзда або маневрового состава, що мають вагони з негабаритними вантажами, працівник станції повинен знаходитися на відстані не менше 2,5 м від крайньої до нього рейки колії, по якій прямують вагони з такими вантажами.

Під час очищення централізованої стрілки між відведеним вістряком та рамною рейкою або між рухомим осердям і вусовиком хрестовини проти тяги електроприводу необхідно використовувати спеціальний дерев'яний вкладиш.

Забороняється чистити стрілочні переводи несправним інструментом і працювати без рукавиць.

Використовуючи пристрої електрообігріву та пневмообдування стрілок, черговому стрілочному посту забороняється виконувати роботи, пов'язані з очищенням,

змазуванням, закріпленням і заміною окремих болтів на стрілочному переводі. Якщо ці операції необхідні, черговий стрілецький пост повинен від'єднати стрілку від живлення на пульті резервної шафи.

У процесі гальмування вагона необхідно бути на безпечній відстані від відчепа, що наближається, і укласти гальмівні башмаки на рейку тільки за допомогою башмако-накладача або вилки. При укладанні гальмівних башмаків на рейку вилку потрібно тримати так, щоб вона не затислася або скинула з головки гальмівного башмака від удару, щоб травмувати працівника.

Працівникам станції забороняється:

- ставати на рейки між рамною рейкою і гостряком або у жолоби на стрілочному переводі;
- проходити всередині колії і по кінцях шпал;
- користуватися несправними перехідними площадками, підніжками, поручнями вагонів;
- підніматися на підніжки перехідних площадок або спеціальні підніжки вагонів, а також сходити з них під час руху маневрового состава;
- підніматися на спеціальні підніжки та перехідні площадки вагонів та сходити з них на стрілочних переводах, переїздах, у недостатньо освітлених місцях, біля високих пасажирських та вантажних платформ, вантажних складів, в місцях вивантаження навалочних вантажів, а також в місцях розташування негабаритних споруд та в інших небезпечних місцях;
- знаходитися на спеціальних підніжках вагонів і підніжках локомотивів при русі біля високих платформ або по коліях, що розташовані поряд із спорудами, на яких встановлено знак «Негабаритне місце» або на яких є попереджувальне забарвлення; [24]
- при проїзді на підніжці вагона, локомотива відхилятися від вертикального положення (це може призвести до травми);
- входити в простір між вагонами під час руху маневрового состава;
- заходити в міжвагонний простір при розчепленні автозчеплення (це необхідно здійснювати стоячи збоку);
- проїжджати на автозчепленні, брусах, гільзах контрштоків паровозів, стоячи на платформі чи сидячи на її бортах;
- давати сигнал на приведення в рух рухомого складу, якщо працівник знаходиться в небезпечній зоні, особливо в міжвагонному просторі або всередині колії, попереду вагонів або локомотива;
- проїзд воріт при заїзді на огорожену територію безнадійного їх закріплення у відчиненому положенні;
- залишати інструмент на рейках (треба складати його на міжколійях або на обочині земляного полотна).

Особливу пильність і обережність працівники станції мають проявляти в темний час доби та під час сильного туману, зливів, снігу та хуртовини, оскільки ці фактори можуть ускладнити видимість рухомого складу, сигналів і пристроїв, а також сприйняття попереджувальних сигналів.

Працівники, які готують маршрути приймання та відправлення поїздів і виконують інші операції на станції, повинні негайно повідомити всіх інших працівників станції, а також працівників інших служб, які працюють на станційних коліях, про наступні пересування рухомого складу.



**Кваліфікаційна (бакалаврська) робота  
освітнього ступеня «Бакалавр»  
на тему: ТЕХНІЧНА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНА  
ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ ВАНТАЖНОЇ СТАНЦІЇ «М-С»**





# Графік обробки поїзда свого формування



| Найменування операцій   | До перестановки состава в парк відправлення | Після перестановки в парк відправлення |   |    |    |    |    |    |    | Виконавець   |
|---|---|--|---|----|----|----|----|----|----|--|
|   |   | Час, хв.                               |   |    |    |    |    |    |    |  |
|   |   | 0                                      | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 |  |
| Погодження колій перестановки состава   |   |  |   |    |    |    |    |    |    | Маневровий диспетчер, черговий по станції                            |
| Сповіщення працівників СТЦ, ПГО і ПКО про час і колію перестановки поїзда         |   |  |   |    |    |    |    |    |    | Черговий по станції  |
| Перестановка состава в парк відправлення  |   |  |   |    |    |    |    |    |    | Локомотивна бригада  |
| Оформлення натурального листа, підбирання документів                              |   |  |   |    |    |    |    |    |    | Оператор СТЦ   |
| Контрольна перевірка состава з природи  |   |  |   |    |    |    |    |    |    | Оператор СТЦ, телетайпіст  |
| Конвертування, пересилання документів у парк відправлення                         |   |  |   | 10 |    |    |    |    |    | Оператор СТЦ   |
| Закріплення та огородження состава  |   |  | 3 |    |    |    |    |    |    | Працівники ПГО   |
| Технічний огляд состава і ремонт вагонів  |   |  |   | 17 |    |    |    |    |    | Працівники ПГО   |
| Комерційний огляд состава, усунення несправностей                                 |   |  |   | 17 |    |    |    |    |    | Працівники ПКО   |
| Зняття огородження, від'їзд та причеплення поїзною локомотива, зняття закріплення |   |  |   |    |    |    |    | 3  |    | Працівники ПГО, локомотивна бригада, черговий по парку, оператор СТЦ |
| Випробування гальм, вручення документів машиністу локомотива, відправлення поїзда |   |  |   |    |    |    |    |    | 10 | Локомотивна бригада, працівники ПГО                                  |
| Загальна тривалість обробки поїзда  |   |  |   |    | 33 |    |    |    |    |  |

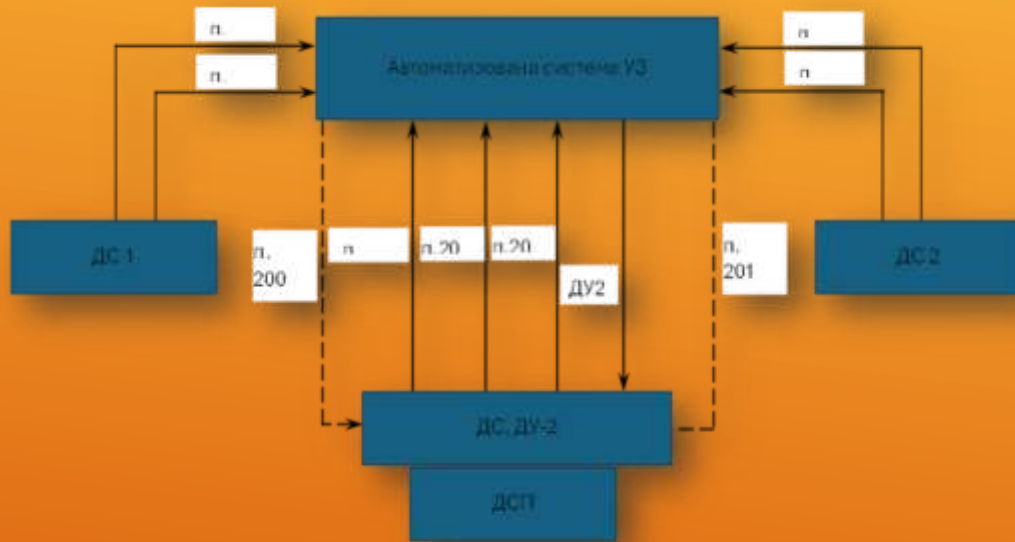


*Розроблена станційна схема взаємодії АРМ працівниками станції*



## Автоматизація журналу ДУ-2

Схема передачі інформації та формування журналів



ЖУРНАЛ Ф.ДУ-2



# ВИМОГИ ПО ЗАБЕЗПЕЧЕННЮ ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ НА СТАНЦІЇ «М-С»



# Правила пожежної безпеки на залізничному транспорті та Закон України



***ДЯКУЮ ЗА УВАГУ !***

