

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/315082>

Тип работы: Научно-исследовательская работа

Предмет: Ж/д транспорт

-

Локомотивная хозяйственная организация является ключевым в железнодорожной отрасли, от его эффективной и устойчивой работы зависит четкий ритм перевозок грузоотправителями и пассажирами. Сейчас этот железнодорожный комплекс включает около сто девяносто тысяч специалистов, тринадцать тысяч единиц действительного состава железнодорожной тяги и порядка 300 млрд рублей в год от общих эксплуатационных расходов Компании.

В настоящее время хозяйственная организация состоит в процессе обновления и реструктуризации, его итогом станет решение главных и основных системных проблем и значительный подъем результативности работы.

- готовностью локомотивного парка и бригад выполнять перевозки по всей сети,
- надежностью работы локомотивов в эксплуатации и безопасность его использования.

На заседании в конце года Правления ОАО РЖД 22-23 декабря стало понятно, что главные критерии качества при использовании локомотивов - выполнены. В компании расширяется практика энергоэффективного вождения поездами. В результате экономии 250 млн. кВт час и более 20 тыс. тонн дизельного топлива на общую сумму 1,6 млрд рублей перевозчика беспокоит состояние безопасности движения в локомотивном комплексе.

В предыдущем году произошло 57% всех происшествий на сети. Из них два столкновения грузовых поездов произошли в Куйбышевской ж/д.

На пятьдесят восемь процентов был зарегистрирован рост неисправностей ТПС с требованиями резерва в пассажирском отделе.

Очереди на отправление поездов по вине локомотивных бригад исчисляются тысячами.

Компания увеличит производительность локомотивов на 10%, а стратегической задачей будет повышение на 16% к 2015 году.

Компания за время своего образования приобрела более 2 тыс. новых локомотивов, модернизировалась с продлением срока службы свыше 3799 единиц ТПС.

С 2011 по 2013 гг ОАО РЖД планирует закупить 1250 локомотивов на сумму более 112 млрд. руб.

РЖД предоставили заказы на восстановление устойчивой работы всех основных предприятий по производству локомотивов и их ключевых элементов в стране.

Сегодня завершается реализация следующего этапа – создания нового поколения техники с использованием новейших технологий компаний «Альстом», «Сименс» и локализацией в России.

Системные проблемы, которые негативно влияют на безопасность перевозок и производственно-экономическую деятельность Компании:

1. количество сверхурочной работы локомотивных бригад по сравнению с 2009 годом увеличилось более чем вдвое и составило 6, А- млн. час о в (при одновременном наличии свыше 550 тыс часов недоработки), а это дополнительные расходы на сумму около полумиллиона рублей.
2. Вторая проблема является следствием первой – недоукомплектованность машинистами, несовершенство системы подготовки..
3. третья проблема - низкая надежность локомотивного парка..
4. Четвертая проблема - несоблюдение условий эксплуатации локомотивов. Превышение норм межремонтного пробега.

Неудовлетворительные условия пропуска поездов и повышенные нагрузки на локомотивы из-за отказов или неустойчивой работы элементов инфраструктуры.,

Сбои в работе устройств автоматической локомотивной сигнализации, которые приводят к длительному ведению поезда на скоростях ниже расчетных.

При вождении грузовых поездов невыполнение межпоездных интервалов.

Очередная гонка за эксплуатационными показателям заставляла нарушать весовые нормы. Только в прошлом году на unplanned ремонт были приняты электровозы и 1250 тепловых поездов, а всего было

отремонтировано более 5600 тяговых двигателей; участились случаи возгорания локомотивных вагончиков.

5. пятая проблема - в эксплуатируемом парке за 11 мес. 2010 года содержалось 13331 локомотив, превышение над заданием - 653 ед.

6. шестая проблема ~ ОАО РЖД пересматривает принципы взаимодействия с производителями ж.д техники по европейским стандартам.

В основу заложены комплексные показатели безопасности, эксплуатационной готовности и стоимости жизненного цикла технических средств.

На Новочеркасском электровозостроительном заводе, совместно с компанией "Альстом", построен пассажирский электропоезд 3П20.

Группой «Синара» и компанией "Сименс" изготовлен опытный образец грузового электровоза нового поколения 23С10, в соответствии с контрактом до 2016 года будет поставлен 221 такой электрический поезд.

Производители новых локомотивов должны привести их характеристики в соответствие с тем, что прописаны в технических условиях.

Серьезных проблем в локомотивном хозяйстве достаточно. От грамотного решения их зависит не только стабильная работа Компании, ее высокий имидж и социально-экономическое благополучие всех тружеников ж/д отрасли. В вопросах организации эксплуатации и ремонта есть колоссальные резервы, многие из которых лежат в плоскости рационализации производственных процессов.

Важную роль в реализации комплексной программы модернизации ТПС с продлением срока службы играет программа на период 2012-2015 гг.

И, наконец, самая важная задача - обеспечить безопасность движения поездов, а так же главное внимание направить на безопасность людей.

В 2010г. работа локомотивного депо Пенза по обеспечению безопасности движения была признана удовлетворительной, и в 2011 г. запланированы мероприятия для улучшения состояния безопасности движения поездов: Мероприятия на обеспечение гарантированной безопасной эксплуатации поездов;

1. отработка действий машиниста в нестандартных ситуациях, при допущении нарушений по управлению автотормозами и др. с использованием тренажеров для деловой игры.

2. контроль за индексом напряженности локомотивных бригад.

3. проведение комплекса организационно-технических мер по предупреждению особо опасных нарушений и, прежде всего. - проездов запрещающих сигналов,

- не соблюдение порядка закрепления ПС от самопроизвольного ухода.,

- отправление поездов с перекрытыми концевыми кранами ТМ,

- основываясь на действии существующих технических средств, можно добиться повышения уровня безопасности движения поездов. Перспективы их развития должны подразумевать широкое применение современных технологий в сфере электроники и микропроцессорной техники для обеспечения безопасного хода поезда; как с точки зрения обеспечения безопасностью движения так и расшифровки параметров движение.

Железнодорожный транспорт является одним из наиболее экологически чистых видов транспорта.

Основные экологические риски Компании связаны с негативным воздействием объектов компании на окружающую среду, использованием природных ресурсов.

В локомотивном депо разработаны меры по охране окружающей среды.

- Охрану атмосферного воздуха, для чего планируется заменить котлы на жидком топливе и электростанции по котельной промышленной площадки.

- На охрану водных ресурсов, для чего запланировано: 1. произвести замену угольного фильтра и новых урановых фильтров на очистные сооружения с передачей образующих отходов; 2. провести реконструкцию канализационных сооружений по промышленному площадке.

- Для чего необходимо: 1. регулярно производить сбор отработанных ртутьсодержащих ламп типа ЛБ, ДРЛ- и сдачу на дальнейшую утилизацию в специализированные предприятия; 2. заменить освещение светодиодным светом для цехов ТО и ТР участка ремонта электровозов., 4. производить очистку подъездных путей от загрязнений нефтепродуктами по промышленным площадкам станции Пенза-1, Пензы-2 и ПЕНЗЫ-3 эксплуатационного локомотивного депо.

ОАО РЖД охрана труда и окружающей среды, промышленная безопасность рассматриваются как единое целое.

Компания РЖД с момента образования снизила выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников на 4-8%, использование воды для производственных нужд сократилось всего

лишь на 63%, В ОАО РЖД произошло на 41% больше несчастных случаев, чем смертельных. По данным Минздравсоцразвития России уровень производственного травматизма ниже в других областях деятельности РФ.

На мероприятия по улучшению труда в 2010 году было освоено свыше 5 млрд. руб, без учета затрат на спецодежду (50%) и более 50% направлено для снижения травматизма : 487 случаев за год (486), смертельных – 57 (в 2009 г-ом - 80). В хозяйствах электрофикации и энергетики самый высокий уровень – 12 человек, рост на 50%. Основная причина нарушений правил охраны труда — нарушения технологических процессов при выполнении работ (вместо соблюдения установленных технологией), производственной дисциплины в процессе выполнения работы.

Важным направлением в работе по охране труда является аттестация рабочих мест, которая позволяет выявить риски нанесения вреда здоровью работников и служит основным инструментом для разработки мероприятий. За последние два десятилетия в области охраны труда достигнуты значительные успехи. Сертификация рабочих мест является важной областью в этом процессе; он позволяет выявить риски причинения вреда здоровью работников и служит основным инструментом разработки мероприятий. Например, в 2016 году Европейский союз принял новую директиву о защите работников от вредных веществ на рабочем месте, которая включает сертификацию рабочих мест. Это свидетельствует о значительном интересе к этой области и о том, что она предлагает ряд потенциальных преимуществ для общества в целом. также неотъемлемая часть охраны труда. Эту оценку могут проводить аккредитующие организации, которые определяют стандарты охраны труда и техники безопасности. Например, Управление по безопасности и гигиене труда (OSHA) в Соединенных Штатах поддерживает набор национальных стандартов по охране труда и технике безопасности на рабочем месте. Эта организация утверждает стандарты здоровья и безопасности посредством процесса сертификации. Кроме того, аккредитующие организации сертифицируют организации в рамках своего процесса сертификации. Таким образом, оба процесса способствуют установлению высоких стандартов безопасности в соответствующих областях. Одним из факторов, который может негативно сказаться на здоровье и безопасности работников, является работа с неквалифицированными работниками — людьми, которые не прошли обучение по конкретной задаче или не прошли обучение. проверка биографических данных. Работа с неквалифицированными рабочими подвергает рабочих более высокому риску получения травм, поскольку они не знакомы с определенными инструментами и оборудованием. Несовершеннолетние работники также представляют больший риск из-за отсутствия у них знаний о требованиях по охране здоровья. Несовершеннолетние работники могут работать во вредных условиях. В дополнение к выявлению опасных рабочих мест, аккредитующие организации должны также определять опасные профессии с помощью национальных стандартов, включающих требования к минимальному возрасту для поступления на определенные профессии. оказаться в числе худших сотрудников, чтобы получить больше вознаграждения.

1. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003г., № 17-ФЗ.
2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ.
3. Постановление Госстроя Российской Федерации «О переходе на новую сметно-нормативную базу ценообразования в строительстве» от 11 февраля 1998 г. № 18-15.
4. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286).
5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р).
6. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (утверждены приказом Министерства экономики РФ, Министерства финансов РФ, Государственным комитетом РФ по строительной, архитектурной и жилищной политике от 21 июня 1999 г. №ВК 477).
7. Методика определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации (МДС 81-35.2004): Принята и введена в действие с 9 марта 2004 г. постановлением Госстроя России от 05.03.2004 г. № 15/1. - М.: Госстрой России, 2004.
8. Методика расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки (утверждена приказом ФСТ России от 30 августа 2013 г. № 166-т/1).
9. Межгосударственный стандарт. ГОСТ 32192-2013. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения: Приняты и введены в действие приказом Федерального агентства по

техническому регулированию и метрологии от 30 декабря 2013 г. № 2420-ст.

10. Методические рекомендации по оценке инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте (утверждены указанием МПС Российской Федерации от 31 августа 1998 г. № В-1024у).
11. Методические указания по определению стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации (МДС 81-1.99) введены в действие постановлением Госстроя России от 26 апреля 1999 г. №31
12. Технические условия на работы по ремонту и планово-предупредительной выправке пути (утверждены указанием МПС Российской Федерации 30 сентября 2003 г. № ЦПТ-53).
13. Реестр отдельных видов работ, выполняемых при реконструкции и ремонтах объектов железнодорожного пути (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 30 января 2009 г. № 182р).
14. Стандарт ОАО «РЖД» Управление ресурсами на этапах жизненного цикла, рисками и анализом надежности (УРРАН) (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 22 марта 2012 г. № 560р).
15. Регламент формирования и применения индексов пересчета сметной стоимости строительных, ремонтно-строительных, монтажных работ и оборудования, выполняемых за счет средств ОАО «РЖД», к уровню цен сметно-нормативной базы СНБ-2001 (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 26 января 2009 г. № 107р).
16. Отраслевая сметно-нормативная база ОАО «РЖД» (ОСНБЖ-2001) (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1199р).
17. Положение о системе ведения путевого хозяйства ОАО «РЖД».
(утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 2 мая 2012 г. № 857р).
18. Технические условия на работы по реконструкции (модернизации) и ремонту железнодорожного пути (утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р).
19. Инструкция о порядке предоставления и использования окон для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД» (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г. № 2560р).
20. Инструкция по определению экономической эффективности капитальных вложений на железнодорожном транспорте. - М.: Транспорт, 1973.- 198 с.
21. Методика определения оптимальной продолжительности технологического окна для производства работ на инфраструктуре в зависимости от места проведения ремонта и грузонапряженности полигона (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 19.09.2011 г. № 2062р).

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/nauchno-issledovatel'skaya-rabota/315082>