

Образцы текстов для зачёта

Организационная структура управления грузовой и коммерческой работой

Важную роль в своевременном, качественном и полном удовлетворении потребностей народного хозяйства в перевозках играет рациональная и четкая структура управления работой всех подразделений железных дорог от станции до Министерства путей сообщения.

Работа по совершенствованию организационных структур управления проводится на линейных предприятиях, в отделениях и управлениях дорог. В соответствии с Законом о государственном предприятии повышается самостоятельность железных дорог и отделений в хозяйствовании, возрастают их права и ответственность, они сами могут выбирать и устанавливать структуру управления.

Основным низовым подразделением железных дорог, где выполняются все грузовые и коммерческие операции и осуществляется непосредственное взаимодействие с отправителями и получателями грузов, является станция. Грузовые и коммерческие операции выполняются не только на специальных грузовых станциях, но и на участковых, промежуточных и на ряде сортировочных станций.

Всей работой, в том числе грузовой и коммерческой, руководит начальник станции, а на станциях с большим объемом грузовых операций существует заместитель начальника по грузовой и коммерческой работе.

О системах диспетчерской централизации

Одним из направлений технического прогресса на железнодорожном транспорте является совершенствование и расширение применения современных технических средств управления движением поездов.

Наиболее широкое распространение на железнодорожном транспорте получило внедрение комплекса диспетчерской централизации (ДЦ). Применение данного комплекса устройств управления движением поездов позволило существенно повысить пропускную способность железнодорожной линии (до 40%), снизить эксплуатационные затраты пропуска поездов в результате ускорения движения, улучшить использование локомотивов и вагонов, повысить производительность труда персонала, обслуживающего железнодорожную сеть страны, и увеличить его численность.

В результате развития существующие устройства ДЦ претерпевали множественные изменения и усовершенствования в результате изменяющегося объема перевозок и, соответственно, предъявляемых к ним требований; с другой стороны, стали разрабатываться новые, более перспективные системы, что связано с новыми достижениями науки и техники в сфере автоматики и телемеханики, с уменьшением влияния человеческого фактора на систему безопасности движения поездов.

Рельсы

Рельсы предназначены для направления движения колес подвижного состава, восприятия нагрузки от него и передачи ее на шпалы. Они являются главным элементом верхнего строения пути. Кроме того, рельсы используются на участках с автоблокировкой сигнального тока, а при электротяге – как проводники обратного тягового тока.

Рельсы имеют вид двутавровой балки и состоят из головки, шейки и подошвы. В зависимости от массы и поперечного профиля они подразделяются на типы Р43, Р50, Р65, Р75. Цифра показывает массу погонного метра рельса. Стандартная длина рельсов 25 метров. При устройстве бесстыкового пути используются сварные рельсовые плети длиной 800 и 1200 метров.

Скрепления служат для прикрепления рельсов к шпалам и соединения концов рельсов между собой. Они подразделяются на промежуточные и стыковые.

Рельсы к шпалам крепят с помощью промежуточных креплений, которые бывают 3-х основных видов: нераздельные, смешанные и раздельные. В настоящее время стали применять пружинное крепление.

Структура управления на железнодорожном транспорте

Железнодорожный транспорт представляет собой сложное многоотраслевое хозяйство, в состав которого входят железные дороги и предприятия, а также

административно-хозяйственные, культурно-бытовые и медицинские учреждения, научные и учебные институты, техникумы, школы.

Для выполнения перевозочного процесса железные дороги имеют технические средства, состоящие из подвижного состава и железнодорожных сооружений и устройств, в которые входят:

железнодорожный путь с необходимым путевым развитием;

сооружения для посадки, высадки и обслуживания пассажиров;

устройства для хранения, погрузки и выгрузки грузов;

устройства автоматики, телемеханики, связи и вычислительной техники для обеспечения безопасности движения поездов и ускорения производственных процессов;

сооружения для экипировки и ремонта локомотивов и вагонов;

устройства электроснабжения;

устройства водоснабжения;

устройства материально-технического снабжения.

Специфике работы железных дорог, связанной с размещением их по всей территории страны, с необходимостью обеспечения регулярности движения поездов при любых условиях и четкого взаимодействия всех звеньев железнодорожного конвейера, свойственна особая структура управления. Эта структура обуславливается основными принципами управления железнодорожным транспортом, заключающимися в сочетании единого централизованного руководства (с подчинением нижестоящих органов вышестоящим) с предоставлением больших прав и самостоятельности линейным подразделениям.

Структура управления на железнодорожном транспорте

С 1 января 1988 г. постановлением правительства введена генеральная схема управления железнодорожным транспортом, предусматривающая повышение роли и ответственности железных дорог и отделений за устойчивое обеспечение перевозок пассажиров и грузов, безопасность

движения поездов, увеличение пропускной и провозной способности железнодорожных линий и ускорение продвижения вагонопотоков.

Железная дорога получила статус государственного производственного объединения, отделение дороги – статус производственного объединения, а линейные предприятия и организации являются структурными единицами в составе отделения дороги.

Единое централизованное руководство работой железнодорожного транспорта обеспечивается Министерством путей сообщения. В составе МПС имеются главные отраслевые управления, которые руководят в оперативном и техническом отношении деятельностью железных дорог по соответствующей отрасли.

Вся железнодорожная сеть разделена на дороги, а они в свою очередь – на отделения. Отделение дороги организует и обеспечивает выполнение плана перевозок, безопасное и бесперебойное движение поездов по участкам. Оно руководит всей хозяйственно-производственной и финансовой деятельностью структурных единиц. Учитывая особую важность обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте, в составе Министерства создано Главное управление по безопасности движения, а на дорогах и отделениях – соответствующие службы и отделы.

Из истории Белорусской железной дороги

(Страницы прошлого)

Потребности капиталистического развития России и военно-стратегические отношения подталкивали царское правительство на ускорение строительства железной дороги в Беларуси.

Первой железнодорожной линией, проложенной на белорусской земле, был участок «Поречье-Гродно», являвшийся частью магистрали «Петербург-Варшава» и вступивший в строй 15 декабря 1862 г. 4 марта 1870 года было принято решение о строительстве дороги от Смоленска до Бреста, а движение поездов на этой линии началось 29 ноября 1871 года. В этом же

году были построены пассажирские вокзалы на станциях Барановичи и Столбцы. В районе станции Барановичи появились железнодорожные мастерские, которые затем переросли в депо и железнодорожное училище.

В 1884 году введено в строй важное для Беларуси направление «Вильнюс-Лида-Барановичи-Пинск», которое способствовало развитию районов, росту населенных пунктов, превращению их в торгово-промышленные центры, развитию фабрик и заводов. Образуется сеть Полесских железных дорог. В 1886 году началось создание дополнительного железнодорожного направления между Петербургом и Польшей. Эта линия, построенная в 1907 году, прошла через Лиду и Волковыск

Из истории Белорусской железной дороги

(Страницы прошлого)

До 1917 года железнодорожная сеть Беларуси в административном отношении была разрозненной. Подчиненность железнодорожных линий различным управлениям и объединениям приводила к тому, что многие железнодорожные узлы стали подвластны двум или даже трем управлениям железных дорог. Так, например, станция «Барановичи-Центральные» управлялась Московско-Брестской, а станция «Барановичи-Полесье» Полесскими железными дорогами. Такое положение тормозило развитие узла и отрицательно сказывалось на эксплуатационной работе.

Каждая дорога в то время имела свои учебные заведения и пункты медицинской помощи. На Полесских дорогах в 1890 году открылись железнодорожные училища в Барановичах и Лунинце, затем в Волковыске и Лиде. В 1889 году на станции Барановичи вступила в строй единственная на Полесских дорогах больница на 20 коек для мужчин. Медицинские пункты на промежуточных станциях развертывались крайне медленно.

Принимались меры к усилению путевого хозяйства, безопасности движения. Некоторые участки были оборудованы полуавтоматической

блокировкой. Однако в техническом отношении железные дороги были крайне слабыми, плохо оснащены и оборудованы, мосты до 1897 года были деревянными.