**1 Общая часть**

**1.1 Характеристика путевого развития станции**

**1.1.1 Характеристика станции Заводской-Сортировочной**

Технологический процесс работы станции - это система работы станции, основанная на применении передовых методов и научной организации труда, предусматривающая наиболее целесообразный порядок и последовательность обработки поездов и вагонов, погрузки и выгрузки и нормы времени на выполнение этих операций, порядок планирования и оперативного руководства станцией.

Технологический процесс обеспечивает наилучшее обслуживание производственных цехов, использование технических средств, параллельность выполнения операций, рациональную расстановку людей, слаженность действий работников разных специальностей при обработке поездов и вагонов, строгое соблюдение безопасности движения. Чёткая работа станции по технологическому процессу обеспечивает выполнение плана грузоперевозок, графика движения поездов и контактного графика обслуживания производственных цехов, а также обеспечивает непрерывность производства станционных операций и взаимодействие всех производственных звеньев станции.

Станция Заводская-Сортировочная по основному назначению и характеру работы является сортировочной, по объёму - внеклассной станцией.

Прилегающие к станции перегоны и средства сигнализации и связи при движении поездов:

а) в нечётном направлении; Заводская-Сортировочная - Новокузнецк-Сортировочный - однопутный, полуавтоблокировка;

б) в чётном направлении; Заводская-Сортировочная - Новокузнецк - однопутный, полуавтоблокировка. Заводская-Сортировочная - Узловая - однопутный, полуавтоблокировка. Заводская-Сортировочная - Скрапная - однопутный, полуавтоблокировка.

Путевое развитие станции состоит из приёмоотправочного парка, парка отправления, сортировочного парка, поста Эстакады, поста Угольные ямы, парка путей вагоноопрокидывателя, парка путей коксосортировок четвёртой и пятой коксовых батарей, парка путей локомотивного депо, парка путей гаража путевых машин, парка путей КМЗ и торговых баз. В приёмоотправочном парке 12 приёмоотправочных путей.

Парк отправления имеет 10 путей, вытяжку с полугоркой, тормозные позиции оборудованы башмакосбрасывателями, торможение производится ручными тормозными башмаками. Сортировочный парк имеет 12 сквозных путей, вытяжку с сортировочной горки, тормозные позиции оборудованы башмакосбрасывателями, торможение производится ручными тормозными башмаками. В Угольном парке пути №1,№3,№5,№10 - приёмоотправочные, путь №2 - выставочный для вагонов станции Доменная, путь №14 - выставочный путь, путь №12 - маневровая вытяжка, путь №13 - свободный путь, путь №19 -весовой, путь №14 - погрузки шлака, путь №15 и №16 - погрузки кокса, путь №17 - ремонтный, путь №18 - трансферкарный, путь №22 - погрузки-выгрузки огнеупоров.

На посту Эстакады путь №I - главный ходовой, путь №II - запасной, путь №III - ходовой, путь № 1 - трансферкарный, пути №2 и №3 - выгрузочные, путь №4 - погрузо-выгрузочный, путь №5 - выставочный для трансферкара, путь №6 - погрузочный, путь №7 - выставочный, путь №8 - маневровая вытяжка. С северной стороны поста Эстакады имеется съезд на станцию Узловая. Парк путей вагонотеплителя - это железнодорожные пути в секции размораживания грузов УЖДТ. В парке путей коксосортировок четвёртой и пятой коксовых батарей пути №1, №2, №4 и №7 - погрузки кокса, путь №3 - весовой, пути с №13 по №16 - гаража размораживания грузов КХП.

В парке путей рудного вагоноопрокидывателя путь № 4 - выгрузочный, путь № 5 - выставочный. В парке путей вагонного депо имеется 14 путей для ремонта и отстоя вагонов в ожидании ремонта. Парк путей локомотивного депо имеет 11 путей для ремонта локомотивов и кранов на ж/д ходу и отстоя локомотивов и кранов в ожидании ремонта, 3 пути экипировочного пункта локомотивов. Парк путей гаража путевых машин имеет 5 путей. Пост Угольные ямы включает в себя 4 пути угольных ям КХП (пути №1, №2, №3 - выгрузочные, путь №4 - закрытие люков), 5 путей парка Угольного вагоноопрокидывателя (путь №1 - выставочный, №2 - выгрузочный вагоноопрокидыватель, путь №3 -ходовой, путь №4 и №5 - погрузо-выгрузочные), два погрузочных пути Смоляного парка, 9 путей бензольного парка из которых пути №6, №7 и №9 - погрузо-выгрузочные.

Парк путей КМЗ и торговых баз имеет 16 путей, на которых расположены грузовые фронты.

Станция оборудована блочной, маршрутной, релейной, электрической централизацией стрелок и сигналов с выносным табло и пультом манипулятором.

Электрическая централизация стрелок парка Угольные ямы маневрового типа, без зависимости стрелок и сигналов с контролем занятости стрелочных секций, без контроля занятости путей, 8 путей парка отправления, 10 путей приёмоотправочного парка и 6 путей Угольного парка электрифицированы.

На станции имеется электромеханическая почта для передачи поездных документов из парка отправления в грузовую контору станции. Парки станции оборудованы двухсторонней громкоговорящей парковой связью, 12 локомотивов оборудованы радиосвязью.

На станции расположены центральный экипировочный пункт локомотивов, пункт технического осмотра вагонов, вагонное и локомотивное депо, гараж путейской техники, два гаража для размораживания грузов, один гараж для размораживания груза КХП четырехсекционный. Поездная и маневровая работа на станции осуществляется 12 локомотивами.

На станции имеются следующие грузовые устройства:

1. башенный «Браун-хвост» вагоноопрокидыватель Доменного цеха;
2. роторный «ВРС-2» вагоноопрокидыватель КХП;
3. три коксосортировки (погрузки кокса);
4. сливные устройства кислот;
5. наливные устройства бензола;
6. наливные устройства масел;
7. низкая платформа погрузки сульфата;

8) вибратор коксохимического производства для выгрузки угля;

9) вагонные весы.

**1.1.2 Характеристика путевого развития станция Новокузнецк-Северный**

а) Прилегающие к станции перегоны и основные средства сигнализации и связи при движении поездов:

1. а) в нечетном направлении:
2. Новокузнецк-Северный – Островская Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД», двухпутный, односторонняя автоблокировка по I и II путям, с проходными светофорами.
3. Новокузнецк-Северный (нижняя система) – Входная ОАО «ЗСМК», по 37 пути – однопутный, двухсторонняя автоблокировка без проходных светофоров.
4. Новокузнецк-Северный (верхняя система) – Входная ОАО «ЗСМК», по 52 пути – однопутный, двухсторонняя автоблокировка без проходных светофоров.
5. б) в четном направлении:
6. Новокузнецк-Северный – Полосухино Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД», двухпутный, двухсторонняя автоблокировка по каждому пути, без проходных светофоров.
7. Новокузнецк-Северный – Химическая ОАО «ЗСМК», однопутный, двухсторонняя автоблокировка без проходных светофоров.
8. Новокузнецк-Северный – Скрапная ОАО «ЗСМК», однопутный, двухсторонняя автоблокировка без проходных светофоров.
	1. Границей станции является:
9. а) в нечетном направлении:
10. Со стороны станции Островская Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД»:
11. по I главному пути – знак «Граница станции», установленный напротив (в створе) входного светофора литер «Ч», установленного по II главному пути;
12. по II главному пути – входной светофор литер «Ч», установленный на 20 км пк 9+25м.
13. Со стороны станции Входная ОАО «ЗСМК»:
14. по 37 пути – входной светофор литер «ЧзМ»;
15. по 52 пути – входной светофор литер «ЧЗ».
16. б) в четном направлении:

17. Со стороны станции Полосухино Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД»:

18. по I главному пути – входной светофор литер «Н»;

по II главному пути – входной светофор литер «НД», установленный слева по ходу движения.

19. Со стороны станции Химическая ОАО «ЗСМК» – входной светофор литер «НХ».

20. Со стороны станции Скрапная ОАО «ЗСМК» – входной светофор литер «НВ».

а. Примыкания на перегонах

б. Пути, выделенные для приема и отправления, а также для пропуска поездов с разрядными и негабаритными грузами

а) для разрядных грузов:

- 6, 7, 8 пути парка "Г";

- 2, 4 пути парка "П";

- 2 путь парка "М";

- для пропуска – I, II, III главные пути, 36 путь парка "Г", 45, 46 соединительные пути.

б) для негабаритных грузов:

- 6, 7 пути парка "Г";

- 2, 4 пути парка "П";

* 1. 2 путь парка "М";

- для пропуска – I, II, III главные пути, 36 путь парка "Г",45, 46 соединительные пути

ПРИМЕЧАНИЕ:

На путь №2 парка "П" производится прием негабаритных и опасных грузов для ОАО «КПТ».

В случае приема грузовых поездов на 2 путь парка "П" диспетчер поста ЭЦ-2 обязан получить разрешение на прием у диспетчера ОАО «КПТ».

Поезда с ВВ на станцию Новокузнецк-Северный не поступают.

**1.2 Характеристика обслуживаемых цехов**

**1.2.1 Характеристика обслуживаемых цехов станции Заводская-Сортировочная**

На станцию Заводская-Сортировочная прибывают все грузы для всего НКМК, так как станция входная, часть грузов отправляют на другую станцию (например, металл), а на станции оставляют грузы для цехов, которые обрабатывают сами, для КХП и Доменного производства, также для гаражей размораживания, и также станция осуществляет внутризаводские перевозки.

Станция Заводская-Сортировочная подразделяется на несколько участков. Например, пост Большая Горка, на котором формируют и расформировывают поезда, как с прибытием, так и внутризаводские поезда, согласно назначениям по комбинату, а пост Угольные ямы обслуживает непосредственно КХП, пост Эстакада обслуживает доменное производство. Пост Малая Горка формирует поезда для отправления.

Работа обслуживания цехов, а это такие цеха, как КХП и Доменный цех, ведётся через пост Угольные ямы и пост Эстакада.

На посту Угольные ямы ведутся следующие операции:

1. приём и отправление маневровых передач в Угольный парк;
2. выгрузка угля для КХП на вагоноопрокидывателе;

3) обслуживание грузовых фронтов КХП (сульфат, купоросное масло, смолы, бензол);

1. взвешивание вагонов на в/весах;
2. маневровая работа;
3. обслуживание грузовых фронтов цеха благоустройств НКМК. На посту Эстакада ведутся следующие операции:

1) приём и отправление агломерационно-рудных вертушек в приёмоотправочный парк;

2) приём агломерационно-рудных и коксовых вертушек с Сортировочного парка;

3) выгрузка агломерационно-рудных вертушек и других вагонов на Эстакаде Доменного цеха;

1. выгрузка вагонов на рудном вагоноопрокидывателе Доменного цеха;
2. погрузка вагонов на Эстакаде Доменного цеха;
3. взвешивание вагонов на в/весах;
4. маневровая работа.

**1.2.2 Характеристика обслуживаемых цехов станции Новокузнецк-Северный**

I район.

Пути парка "Б"; пути РРУ; четная горловина 28÷30 путей поста "Рудный", четная горловина 6÷14 путей парка "Г".- Обслуживание рудных вагоноопрокидывателей, рудоразмораживающих установок, расформирование и формирование составов.

II район.

Нечетная горловина 28÷30 путей поста "Рудный"- Уборка порожних вагонов, перестановка вагонов под очистку и в парк "Г".

 III район**.**

21÷23 пути поста "Угольный"; нечетная горловина 2÷14 путей парка "Г", пункт экипировки локомотивов. Обслуживание угольных вагоноопрокидывателей, уборка порожних вагонов и перестановка их в парк "Г", расформирование и формирование составов, обслуживание экипировочного пункта.

IV район.

Пути парка "П" и пути парка "В"; четная горловина парка "С"- Надвиг и роспуск составов с горки, осаживание вагонов в сортировочном парке.

V район.

Нечетная горловина парка "С"; парки: "О", "М"- Формирование составов на станции ОАО «РЖД» и на станции ОАО «ЗСМК».

VI район.

Пути цеха шлакопереработки, обслуживание цехов шлакопереработки.

VII район.

Пути МВРП, четная горловина 2÷5 путей парка "Г"- Обработка путей МВРП ВЧД-25

**1.3 Характеристика устройств СЦБ и связи**

**1.3.1 Характеристика устройств СЦБ и связи станции Заводская-Сортировочная**

Станция Заводская-Сортировочная оборудована устройствами блочной, маршрутной, релейной, электрической централизации стрелок и сигналов с выносным табло и пультом-манипулятором.

К станции Заводская-Сортировочная примыкают перегоны, оборудованные:

Новокузнецк - Новокузнецк-Сотрировочный - однопутной полуавтоблокировкой с увязкой по сигналам.

На станции Заводская-Сортировочная стрелками с сигналами управляют маневровый диспетчер по указанию оператора поста ЭЦ и диспетчера района станции Заводская-Сортировочная. На станции Заводская-Сортировочная имеется поездная межстанционная связь между диспетчером станции Заводская-Сортировочная и диспетчером станции Узловая, Скрапная, Доменная, местная телефонная связь диспетчера станции Заводская-Сортировочная с работниками железнодорожного транспорта, производственными цехами, внешними абонентами, дежурным по станции Новокузнецк, дежурным по станции Новокузнецк-Сортировочная, двухсторонняя парковая связь между руководителями и исполнителем технологического процесса работы железной дороги. Радиосвязь осуществляется диспетчером с поездным и маневровыми локомотивами.

**1.3.2 Характеристика устройств СЦБ и связи станции Новокузнецк-Северный**

а) при наличии и нормальном действии устройств СЦБ по контрольным приборам аппаратов управления

б) при нарушениях нормального действия устройств СЦБ

1. В парках "Б" и "Г" личной проверкой ДСЦ поста ЭЦ-1 и по докладу оператора поста ЭЦ-1 по двухсторонней парковой связи;
2. В четных горловинах парков «П», «В» – по докладу дежурного стрелочного поста №14;
3. В нечетных горловинах парков "П" и "В" – по докладу оператора поста ЭЦ-2;
4. В парках "О" и "М" – по докладу оператора поста ЭЦ-2.

в) при отсутствии устройств СЦБ.

При движении маневровых составов или других подвижных единиц на пост "Граншлаковый" и с поста вперед локомотивом – проверяется машинистом локомотитва.

а) Дежурными по станции (постам)

Диспетчеры постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2 прибывающие поезда на станцию не встречают.

Начальник Новокузнецк-Северного района

Прямая телефонная - С дежурным по отделению ОАО «РЖД», начальником смены УЖДТ, ДСЦ постами ЭЦ-1, 2, диспетчером ГАЦ, начальником района, приемосдатчиками грузовых постов: "Рудный", "Угольный", станцией обмена ОАО «РЖД», тех. конторой ОАО «РЖД», станцией обмена ОАО «ЗСМК»; оператором ПТО ОАО «ЗСМК» в парках "Г", ПТО ОАО «РЖД» в парках "Г", станцией обмена ОАО «РЖД» в парке "О", станцией обмена ОАО «ЗСМК» в парке "М", диспетчером ОАО «КПТ», вагонниками ОАО «ЗСМК» в парках «М» и «Г»

Радиосвязь с маневровыми и вывозными локомотивами ОАО “ЗСМК”; диспетчерами постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2; приемосдатчиками груза постов: "Рудный", "Угольный"; оператором поста ЭЦ-РРУ.

АТС-1-80-90.

Диспетчер поста ЭЦ-1

Прямая телефонная - с нач. смены района, нач. района, ДНЦ Полосухинского и Новокузнецкого кругов, оператором поста ЭЦ РРУ, ДСП станции Входная, Полосухино, Островская, приемосдатчиками грузовых постов: "Рудный", "Угольный", приемосдатчиком груза при начальнике смены района, дежурным и напольным электромехаником СЦБ и А, станцией обмена ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК», ПТО ОАО «РЖД» в парках,"Г", ПТО ОАО «ЗСМК» в парках "Б", "Г", ДСЦ поста ЭЦ-2, тех.передачей ОАО «РЖД» в парке "Б", поездным диспетчером УЖДТ ОАО «ЗСМК», диспетчером ОАО «КПТ», со стрелочными постами №№ 2,3,6,8,10 (в зимний период).

Радиосвязь с маневровыми и вывозными локомотивами ОАО «ЗСМК»; приемосдатчиками груза постов: ”Рудный", "Угольный"; оператором поста ЭЦ-РРУ; поездными локомотивами ОАО «РЖД».

Двухсторонняя парковая - в парках "Б", "Г"; локомотиво-составительскими бригадами; работниками ЦП; СЦБ и А; ПТО и ст. обмена ОАО «ЗСМК» и ОАО «РЖД» АТС-1-15-75.

Диспетчер поста ЭЦ-2

Прямая телефонная - с ДСЦ станции «Входная», ДСЦ поста ЭЦ-1, ДСЦ станции "Скрапная", поездным ДНЦ УЖДТ, вагонниками ПТО ОАО «ЗСМК» и ОАО «РЖД» в парках "П", "В", оператором ПТО ОАО «РЖД», ДСЦ ОАО «КПТ», ст. обмена ОАО «РЖД» в парке "Г", станцией обмена ОАО «ЗСМК», дежурным стрелочного поста №14, дежурным электромехаником СЦБ и А, со стрелочными постами №№ 15, 16, 19 (в зимний период).

Радиосвязь с маневровыми и вывозными локомотивами ОАО «ЗСМК», ОАО «КПТ», поездными локомотивами ОАО «РЖД».

Двухстороння парковая- В парках "П", "В"; "О", "М"; локомотиво-составительскими бригадами; работниками СЦБ и А, цеха пути, ОАО «ЗСМК» и ОАО «РЖД». АТС-1-80-89.

**1.4 Характеристика вагонного и локомотивного хозяйства**

**1.4.1 Характеристика вагонного и локомотивного хозяйства станции Заводская-Сортировочная**

Приём и отправление поездов на станцию Новокузнецк осуществляется:

1. локомотивом ОАО «НКМК» ТЭМ-15 (2 единицы);
2. локомотивом «Дороги» ВЛ-10 по твёрдым ниткам графика;

Приём и отправление поездов на Новокузнецк-Сортировочный осуществляется локомотивом ОАО «НКМК» (тепловоз серии ТЭМ-2, 2 единицы). Перевозка агломерата с Абагурской аглофабрики в адрес ОАО «НКМК» осуществляется локомотивом ОАО «НКМК» (тепловоз серии ТЭМ-2у, 2 единицы).

Состав локомотивных бригад: машинист тепловоза, помощник машиниста тепловоза.

Вся маневровая и поездная работа внутри ОАО «НКМК» осуществляется локомотивами ОАО «НКМК». Всего 54 единицы. Все локомотивы ОАО «НКМК» оборудованы радиосвязью с применением радиостанции ЖРУ II Р22, «Сигнал 201 ЛС», «ЛЕН Б 160-3».

Также работа на НКМК осуществляется внутризаводскими вагонами. К ним относятся вагоны следующих видов:

1) полувагоны, в основном они служат для перевозки таких грузов, как металл, угольная пыль, кокс и др.;

2) коксовозы, вагоны такого вида специально предназначены для перевозки кокса;

3) платформы, предназначенные для перевозки мегагабаритных грузов (рельс, прутков др.).

Кроме того, на комбинате осуществляют перевозку хопперы, думпкары, тяжеловесные обрезы. Все вагоны и локомотивы ремонтируются в депо.

Для безопасности работников ПТО вагонов при осмотре состав должен быть полностью расформирован без разрывов с локомотивом для опробования автоматических тормозов. Запрещается предъявлять к осмотру несформированный поезд. Диспетчер района, оператор поста, дежурный по сортировочной горке выводит стрелки, ведущие на путь обрабатываемого поезда. После окончания технического осмотра поезда работник ПТО вагонов возвращается на станцию и докладывает диспетчеру района о готовности поезда к отправлению. Время осмотра поезда устанавливается не более 40 минут. Вагоны, требующие отцепочного ремонта, размечаются мелом буквой «Б», указывается вид неисправности и дата при расформировании. Такие вагоны выставляются на путь №6 Сортировочного парка. Подача неисправных вагонов на тракционные пути депо производится в количестве, указанном в письменной заявке бригадира ПТО диспетчеру района, которая подаётся не позднее 20 часов местного времени. Технический осмотр вагонов в поездах, прибывающих на станцию, производится в процессе прибытия поезда на станцию, производится в процессе прибытия поезда на станцию. Поезда, отправляемые со станции, предъявляются к осмотру полностью сформированные.

**1.4.2 Характеристика вагонного и локомотивного хозяйства станции Новокузнецк-Северный**

Работа на ЗСМК осуществляется внутризаводскими вагонами. К ним относятся вагоны следующих видов:

1) полувагоны, в основном они служат для перевозки таких грузов, как металл, угольная пыль и др;

2) коксовозы, вагоны такого вида специально предназначены для перевозки кокса;

3) платформы, предназначенные для перевозки мегагабаритных грузов (рельс, прутков др.).

Кроме того, на комбинате осуществляют перевозку хопперы, думпкары, тяжеловесные обрезы. Все вагоны и локомотивы ремонтируются в депо.

Для безопасности работников ПТО вагонов при осмотре состав должен быть полностью расформирован без разрывов с локомотивом для опробования автоматических тормозов. Запрещается предъявлять к осмотру несформированный поезд. Диспетчер района, оператор поста, дежурный по сортировочной горке выводит стрелки, ведущие на путь обрабатываемого поезда. После окончания технического осмотра поезда работник ПТО вагонов возвращается на станцию и докладывает диспетчеру района о готовности поезда к отправлению. Время осмотра поезда устанавливается не более 40 минут. Вагоны, требующие отцепочного ремонта, размечаются мелом буквой «Б», указывается вид неисправности и дата при расформировании. Такие вагоны выставляются на путь №6 Сортировочного парка. Подача неисправных вагонов на фракционные пути депо производится в количестве, указанном в письменной заявке бригадира ПТО диспетчеру района, которая подаётся не позднее 20 часов местного времени. Технический осмотр вагонов в поездах, прибывающих на станцию, производится в процессе прибытия поезда на станцию, производится в процессе прибытия поезда на станцию. Поезда, отправляемые со станции, предъявляются к осмотру полностью сформированные.

**1.5 Характеристика поездной и маневровой работы**

**1.5.1 Характеристика поездной и маневровой работы станции Заводская-Сортировочная**

Поездная работа осуществляется по приёму и отправлению поездов диспетчером района, маневровым диспетчером станции, дежурным по сортировочной горке, оператором постов централизации, дежурным по сортировочной горке парка отправления.

Диспетчер района осуществляет по двусторонней парковой связи и местному телефону связь с локомотивосоставительскими бригадами, с работниками цеха пути, с парком отправления, с постами, со станцией Новокузнецк, с начальником смены, с Абагурской аглофабрикой, с обменным пунктом и т.д.

Маневровый диспетчер станции осуществляет по двусторонней парковой связи и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с работниками цеха, с постами, с механиками СЦБ и связи, с начальником смены и т.д.

Дежурный по сортировочной горке осуществляет по двусторонней парковой связи, по местному и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с работниками цеха пути, с вагонными весами, со старшим регулировщиком скорости движения поездов, с конторой сортировочного парк, с начальником смены, с горочным локомотивом.

Операторы постов осуществляют по двусторонней парковой связи, по радиосвязи, по местному и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с диспетчером района, с начальником смены, с локомотивами.

Дежурный по сортировочной горке парка отправления осуществляет по двусторонней парковой связи, по радиосвязи, по местному и прямому телефону связь с локомотивно-составительскими бригадами, с работниками цеха пути, с начальником смены, с техконторой, с диспетчером, с горочным локомотивом.

Маневровая работа осуществляется по паркам и станциям НКМК.

Парк отправления. Разрешается производить осаживание вагонов со станции Узловая по 14 вытяжному пути по разрешающему показанию светофора. Разрешается прием кольцевых поездов со станции Узловая на 3 - 9 свободные пути. Свободность пути приема проверяется проездом резервного локомотива. После прибытия кольцевого поезда при выезде локомотива с этого пути локомотивная бригада обязана уложить спаренные тормозные башмаки на 4 - 7 пути или одиночные тормозные башмаки на 3, 8, 9 пути.

При приемке кольцевого поезда дежурный по сортировочной горке парка отправления обязан предупредить об этом маневрового диспетчера центрального поста. Выезд локомотива из парка отправления за предельный столбик стрелки № 44 производится по разрешению диспетчера района станции Узловая. Роспуск вагонов производится по сигналам горочного светофора и командам дежурного сортировочной горки. При неисправности громкоговорящей связи роспуск вагонов производится по звуковым сигналам. Во избежание отправления поездов на дорогу без включения автотормозов и с неубранными башмаками, перед отправлением готового поезда диспетчер района по телефону уведомляет дежурного по сортировочной горке парка отправления, который сообщает об этом регулировщикам.

При осаживании оставшихся вагонов составитель убирает из под ведущего вагона башмак и выводит рукоятку расцепного рычага. Запрещается осаживать вагоны по путям парка отправления при отправлении поезда. Запрещается производить маневровую работу в парке отправления одновременно в северной и южной горловинах. Скорость подхода маневрового состава с длинномерным грузом к стоящим вагонам и соединениями вагонов не должна превышать 3 км/ч.

В угольном парке производится маневровая работа по расформированию прибывающих поездов и формированию групп вагонов для подачи на угольный вагоноопрокидыватель. Разрешается одновременно производить маневровую работу с северной и южной стороны на разные пути. В южной горловине парка допускается работа 2-х локомотивов. При роспуске вагонов с сортировочной горки на 3-7 путям не прекращается, при этом стрелка №86 устанавливается в охранное положение к стрелке №100. Заезд и выезд с путей №7, 8 коксовых батарей производится по разрешению маневрового диспетчера. Перед заездом на участок складов огнеупоров оператор поста централизации «Угольные ямы» должен поставить в известность диспетчера КХП, а тот в свою очередь направит работника для встречи состава. Сортировочный парк. В случае неисправности двусторонней парковой связи роспуск вагонов не прекращается. Номера путей, на которые должны распускаться вагоны, указываются числом длинных сигналов звуковыми сигналами составителя поездов и свистком локомотива.

В случае необходимости прекратить роспуск или начнёт его дежурный по горке сортировочного парка даёт указание разрешающим или запрещающим сигналом горочного светофора.

Роспуск после дующих отцепов производится после того, как дежурный по горке сортировочного парка убедился в проследовании предыдущего отцепа. При следовании отцепов на 6 путь дежурный по горке обязан через регулировщика проверить, не производится ли ремонт с вагонами, и если путь ограждён сигналами остановки, потребовать временного прекращения ремонта и снятия сигналов ограждения. При приёме маневрового состава в сортировочный парк запрещается производить роспуск на свободные пути, с которых возможен выход подвижного состава на маршрут. Первый отцеп в данном случае необходимо осадить на свободный путь.

Роспуск вагонов с сортировочной горки ведётся на пути с 1 по 12 сортировочного парка и с 1 по 7 пути угольного парка. Запрещается переводить стрелку №54 по направлению угольного парка и вести роспуск вагонов на пути с 1 по 7 угольного парка, если на одном из этих путей производится маневровая работа или ведётся приём или отправление поездов.

В парке «Эстакада» постоянно работает 3 локомотива. При маневровой работе на всех путях Эстокады и формировании порожней вертушки на одном из путей локомотивосоставительские бригады согласовывают свои действия с оператором поста «Эстакады» по двусторонней парковой связи или радиосвязи. Соединять тормозные рукава разрешается только после полного объединения частей вертушки на одном из путей поста. Во время подачи маневрового состава с южной стороны к бункерам доменного цеха локомотив северной стороны должен находиться в тупике вытяжки. После остановки состава составитель южной стороны докладывает об этом оператору поста «Эстакада» и только после этого разрешает подъезжать к составу локомотиву северной стороны.

При производстве маневровой работы с северной стороны в составе должно быть не более 12 вагонов с обязательным включением автотормозов. Скорость движения- 5 км/ч, место выставления порожних полувагонов для закрытия люков диспетчер района объявляет бригадиру грузчиков.

**1.5.2 Характеристика поездной и маневровой работы станции Новокузнецк-Северный**

Поездная работа осуществляется по приёму и отправлению поездов диспетчером района, маневровым диспетчером станции, дежурным по сортировочной горке, оператором постов централизации, дежурным по сортировочной горке парка отправления.

МВРП ОАО «РЖД», экипировочный пункт, пути ЦП, парк приема-отправления - «Г»- Начальник смены района и диспетчер поста ЭЦ-1

Диспетчер ГАЦ- Сортировочный парк

Начальник смены района и диспетчер поста ЭЦ-2.Парки приема- отправления: "П", "В", "О", "М".

Парк рудоразмораживающих установок - Оператор поста централизации РРУ.

Диспетчер поста ЭЦ-1 и приемосдатчик груза поста "Рудный". Парк приема-отправления - "Б" и на путях поста "Рудный".

Диспетчер поста ЭЦ-1 и приемосдатчик груза поста "Угольный". Парк приема-отправления - «Б» и на путях поста "Угольный".

На путях и в парках поста "Граншлаковый" (СМЦ, ПРСО, ООО «Благоустройство Запсиба», цех шлакопереработки, ООО «Вестком»)

Приемосдатчик груза поста "Граншлаковый" и начальник смены района.

Руководителем маневровых передвижений локомотива с вагонами является составитель поездов 5 разряда.

1. При постановке цистерны на 30 путь поста "Рудный" под выгрузку, составитель поездов обязан закрепить её с двух сторон тормозными башмаками. Перед началом выгрузки, 30 путь для движения закрывается, устанавливается красный щит работниками ДСФ АИП. После окончания выгрузки, красный щит убирается, и путь открывается для движения.
2. На период отключения из централизации ЭЦ-РРУ и отсутствия оператора поста ЭЦ-РРУ, устанавливается следующий порядок заезда и выезда с путей РРУ:

а) в случае заезда локомотива на пути РРУ, ДСЦ поста ЭЦ-1 вручает курбель составителю поездов с оформлением записи в журнале "Осмотра путей …". После выезда с путей РРУ и установки стрелок в нормальное положение, составитель поездов возвращает курбель ДСЦ поста ЭЦ-1, который вызывает электромеханика СЦБиА для опломбирования курбеля и оформления соответствующей записи в журнале "Осмотра путей …".

б) в случае заезда подвижной единицы на пути РРУ других цехов и служб, ДСЦ поста

ЭЦ-1 выдает курбель по своему усмотрению оператору поста ЭЦ-1 или составителю поездов, которые по указанию ДСЦ поста ЭЦ-1 готовят маневровые маршруты курбелем и согласовывают возможность заезда и выезда подвижных единиц с путей РРУ.

1. Начальник смены района обязан обеспечить разрыв между вагонами:

- для движения в местах установленных маршрутов служебного прохода для работников станции, завода "Гидромаш", АИП, КХП, ПТО, станции обмена парка "О", проезда пожарных и специальных машин на путях №№ 13, 14, 20, 22, 24, 30 парка "Г";

1. Поезда, формируемые на ст. Нк-Северный для отправления на внешнюю сеть дороги ОАО «РЖД», формируются в соответствии с «Договором на эксплуатацию подъездного пути ОАО «ЗСМК» при станции Новокузнецк-Северный Зап.- Сиб. ж.д.».

Поезда, отправляемые со станции Нк-Северный на станции комбината, формируются без подборки по роду вагонов, груженому и порожнему состоянию, числу осей, за исключением двухосных вагонов, по весу и длине, установленному на участках. Двухосные вагоны ставятся в хвосте поезда. Вагоны без автотормозов ставятся отдельной группой в хвосте поезда, в этом случае в хвост поезда ставится действующий локомотив, следующий как груз на своих осях.

Максимальное количество нетормозных вагонов в поезде – по весу не более одной трети весовой нормы поезда. Ответственность за правильностью размещения вагонов в поездах, формируемых на горке, в соответствии с п. 15.26 - 15.37 ПТЭ РФ возлагается на начальника смены района и диспетчера горки.

1. При обработке камер РРУ при локомотиве должно быть прикрытие не менее 4-х осей.

 6. Порядок маневровой работы на путях №№ 57, 58, 59, 60:

а) подача и уборка вагонов на путь № 57 производится по письменной заявке ПТО ВЧД-25 начальнику смены района; подача вагонов производится группами не более 6 вагонов с включенными автотормозами. Перед началом работ, вагоны должны быть ограждены красным щитом, напротив предельного столбика стрелочного перевода №825, а за крестовиной стрелки № 825 уложены спаренные тормозные башмаки;

б) выезд путевой техники с путей №№ 58, 59, 60 производится по заявке начальника участка ЦП начальнику смены района и по разрешению ДСЦ поста ЭЦ-1переданного по радиосвязи. До получения такого разрешения выезд за предельный столбик стрелочного перевода № 826 Запрещен.

1. При одновременной работе двух локомотивов на смежных путях №№ 36, 35 необходимо соблюдать следующие меры безопасности:

а) при производстве маневровой работы по 35 пути разрешается пропуск маневрового состава по 36 пути. При этом ДСЦ поста ЭЦ-I перед подачей разрешения на движение пропускаемого состава обязан согласовать работу с локомотивно-составительскими бригадами, производящую маневровую работу по 35 пути и пропускаемого состава по 36 пути;

б) при производстве маневровой работы по 36 пути разрешается вытягивание маневрового состава по 35 пути. При этом должны соблюдаться те же меры безопасности, что и в предыдущем абзаце;

в) при одновременной работе на путях №№ 35, 36 и в случае неблагоприятных погодных условий (пар, туман, метель) машинисты маневровых локомотивов обязаны снизить скорость движения по путям до 5 км/час. Перед проездом маневрирующего состава на соседнем пути, подать оповестительный сигнал.

8. Во избежание случайного столкновения подвижного состава с локомотивом на станции (осмотры, смазки, обдувки и т. п.), для обеспечения безопасности локомотивных бригад, запрещается стоянка локомотивов на следующих путях:

На путях сортировочного парка;

На путях надвига груженых вагонов и уборки порожних вагонов на рудных и угольных вагоноопрокидывателей (№№ 21, 23, 28, 29);

На перегонах и соединительных путях района;

На фронтах грузовой работы, где работают мостовые краны;

На путях, где работают эл. толкатели и маневровые лебедки;

В зданиях производственных цехов и складов;

На стрелочных переводах.

Ответственность за выполнением настоящего пункта возлагается на машинистов локомотивов и диспетчерский персонал, на который возложено руководство маневровой работой на станции и постах.

В случае занятости железнодорожного переезда в результате схода подвижного состава и невозможности пропуска по переезду автотранспорта, ДСЦ постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2 обязаны сообщить немедленно об этом в отряд военизированной пожарной охраны ОАО «ЗСМК» (АТС 1-18-13) В сообщении указывается, на какой автодороге и около какого цеха расположен переезд.

О восстановлении движения автотранспорта по переезду, ДСЦ сообщает в тот же адрес.

1. Угольные маршруты грузятся на 12 пути парка «Г» Кузнецкой ЦОФ, после этого группа вагонов выставляется в парк “П” (пути № 2 и № 3) или в парк «ТЭЦ» для окончательного формирования состава.
2. При обработке 6 пути ООО «Благоустройство Запсиба» – движение отдельных локомотивов и маневровых составов с путей поста “Граншлаковый” в парк “М” и обратно – Запрещено. При свободности 6 пути разрешается подавать под выгрузку не более 4 вагонов. Если в маневровом составе находятся лишние вагоны, их необходимо предварительно выставить на пути парка ОГП.
3. Маневровые передвижения подвижного состава на участках станции оборудованных электрической централизацией стрелок и сигналов должны осуществляться до полного использования приготовленного маршрута и освобождения всех изолированных участков, входящих в маршрут от подвижного состава.

В случае неполного использования приготовленного маршрута, руководитель маневров лично или через машиниста локомотива сообщает об этом ДСЦ п. ЭЦ-1 или п. ЭЦ-2 по радиосвязи. Дальнейшее передвижение маневрового состава осуществляется после устного разрешения ДСЦ п. ЭЦ-1 или п. ЭЦ-2 переданного по радиосвязи составителю поездов и машинисту локомотива и подтверждения готовности маршрута.

Перевод стрелок непосредственно перед подвижным составом или задание маршрутов, в которые входят стрелки неиспользованного маршрута категорически Запрещается

1. При ошибочной засылке со станций ОАО «РЖД» на станцию Новокузнецк-Северный, вагонов со взрывчатыми веществами выставлять их из парка “П” на специализированный тупиковый путь № 28; ДСЦ ГАЦ обязан установить стрелку № 298 в положение, исключающее случайный заезд на 28 путь, лично запереть запорную накладку на висячий замок, ключ от замка хранить у себя и передать его по смене.
 Дальнейшее продвижение вагонов осуществляется по указанию начальника станции обмена ОАО «ЗСМК» (мастера ЦГиКР). Роспуск вагонов с ВВ с сортировочной горки – Запрещен
2. Запрещается заезд всех типов локомотивов в роторы вагоноопрокидывателей и под реактивную установку.
3. В случае отсутствия информации от составителя поездов (руководителя маневров) более 30 секунд при движении маневрового состава вагонами вперед по пути занятому другими вагонами или тупиковому пути, машинист маневрового состава обязан вызвать по радиосвязи составителя поездов (руководителя маневров) и уточнить расстояние до подвижного состава или тупикового упора. При отсутствии ответа составителя поездов (руководителя маневров) немедленно останавливать маневровый состав.

16. В первом маневровом районе разрешается одновременная работа 4-х маневровых локомотивов, работающих по одному на каждом вытяжном пути:

а) в четной горловине 6÷14 путей парка "Г" – III главный путь до НМЗ;

б) в четной горловине 28÷30 путей поста "Рудный" – по 10 пути до М22;

в) в четной горловине парка "Б" – по 11 вытяжному пути до упора;

г) на путях РРУ – по 11 вытяжному пути РРУ до упора.

Во втором маневровом районе допускается одновременная работа только одного локомотива.

В третьем маневровом районе допускается одновременная работа 2-х маневровых локомотивов:

а) в нечетной горловине парка "Г" на 2÷14 путях – по 36 пути;

б) в нечетной горловине 21÷23 путей поста "Угольный" – по 35 вытяжному пути.

В четвертом маневровом районе разрешается одновременная работа 5-ти маневровых локомотивов:

а) в четной горловине 1÷5 путей парка "П" – по I главному пути до Нп;

б) в четной горловине 1÷5 путей парка "В" – по 6, 7 путям парка "П" до упора;

в) в нечетной горловине 1÷5 путей парка "П" – по I главному пути парка "П" до Ч1С;

г) в четной горловине 7÷20 путей парка "С"–по 25 пути до М68 или по 26 пути до М70;

д) в нечетной горловине 1÷5 путей парка "В" – по 21 пути парка "С" или по 6 пути парка "В".

В пятом маневровом районе разрешается одновременная работа 4-х маневровых локомотивов:

а) в нечетной горловине 7÷13 путей парка "С" – по путям парка "О";

б) в нечетной горловине 14÷20 путей парка "С" – по путям парка "М";

в) в нечетной горловине 1÷5 путей парка "М" – по 46 пути до "Ч46";

г) в нечетной горловине 4÷7 путей парка "О" – по 9 пути парка "О" до упора и липу I главному пути до "Но".

В шестом маневровом районе разрешается одновременная работа 3-х маневровых локомотивов:

а) на путях парка ОГП – по 3 пути огнеупорного производства;

б) на путях поста "Граншлаковый" – 2 маневровых локомотива.

В седьмом маневровом районе разрешается работа 2-х маневровых локомотивов:

а) на путях № 64,65 МВРП – по 111 главному пути до НМ3;

б) в четной горловине 2-5 путей парка «Г» - по ходовому пути № 5 до НМ5.

В исключительных случаях разрешается работа 2-х маневровых локомотивов на одном пути с разных сторон. При этом ДСЦ поста ЭЦ-1 в парках "Б", "Г" и ДСЦ поста ЭЦ-2 в парках "П", "В", "О", "М" обязаны дать точный план работы обеим локомотивам и составительским бригадам по радиостанции. В этом случае между составами на пути должен быть разрыв не менее 50 метров.

Объединение состава производится одним из составителей поездов по указанию ДСЦ поста ЭЦ-1 в парках: "Б", "Г" и ДСЦ поста ЭЦ-2 в парках: "П", "В", "О", "М".

Руководителем маневров во всех районах является составитель поездов 5 разряда.

**1.6 Организация грузовой и коммерческой работы**

**1.6.1 Организация грузовой и коммерческой работы станции Заводская-Сортировочная**

1) Приём грузов к отправлению.

Перед подачей вагонов под погрузку грузов вагоны осматриваются в техническом отношении. После заявления ответственных по транспорту об окончании погрузки приёмосдатчик грузов, а где его нет - оператор поста ЭЦ, проверяет правильность погрузки и крепления груза.

Грузоотправитель НКМК заполняет внутризаводскую накладную формы Д-27 на вагоны парка НКМК, и накладную МПС формы ГУ-27. грузоотправитель сторонних организаций заполняет комплект перевозочных документов. Приёмосдатчик грузов и оператор поста ЭЦ проверяет правильность заполнения накладных и регистрирует в книгах погрузки вагонов ОАО «РЖД» или НКМК.

Приём к отправлению негабаритных грузов производится в соответствии с «Инструкцией о порядке перевозке по железнодорожным путям Новокузнецкого Металлургического Комбината негабаритных грузов». Оформленные накладные на погруженные вагоны приёмосдатчик передаёт дежурному по станции, формирующему вагоны к отправлению.

2) Выдача грузов и выгрузка.

При прибытии грузов под выгрузку для цехов и отделов НКМК или сторонних организаций приёмосдатчик грузов или оператор проверяют соответствие документов с прибывшим грузом, сохранность груза. После уведомления получателя о прибытии груза. После уведомления получателя о прибытии груза, вагоны подаются на фронт выгрузки.При уборке вагонов фронтов выгрузки составитель проверяет очищены ли вагоны, закрыты люки полувагонов, борта платформ, двери у крытых вагонов, разгрузочные люки хопперов, крышку разгрузочно-выгрузочных верхних нижних устройств цистерн.

3) Планируемые погрузки в вагоны ОАО «РЖД».

За 3 дня до наступающего месяца плановый отдел УЖДТ спускает на станцию месячный план погрузки грузов по цехам, отделам и сторонним организациям в вагоны ОАО «РЖД» по количеству вагонов и тонн, за месяц и среднесуточного. Старший приёмосдатчик на основании месячного плана погрузки разносит в учётные карточки план для всех цехов по каждому роду груза подекадно и доводит до сведения грузоотправителей плана погрузки.

Суточный план погрузки по всем цехам старший приёмосдатчик дополняет ежесуточно учётные карточки по подаче и погрузке вагонов ОАО «РЖД» и сообщает данные в коммерческие и плановый отделы УЖДТ. Сменными грузовыми работниками ведётся учёт простоя вагонов парка ОАО «РЖД» по номерному способу в ведомостях подачи и уборки вагонов.

 Подекадно подсчитывается на основании учетных карточек недогруз по вине отправителя и по вине УЖДТ, определяется оборот вагонов ОАО «РЖД» (для цехов и организаций с безномерным учетом) и начисляются соответствующие штрафы.

**1.6.2 Организация грузовой и коммерческой работы станции Новокузнецк-Северный**

1. Движение поездов по перегонам: Новокузнецк-Северный–Входная, Новокузнецк-Северный–Химический, Новокузнецк-Северный–Скрапная осуществляется с локомотивом в голове состава.

2. Навешивание и снятие хвостовых сигналов на поезда, отправляемые на станции ОАО «РЖД» и прибывшие со станций ОАО «РЖД», производится работниками ПТО ОАО «РЖД». Навешивание хвостовых сигналов на поезда, отправляемые на станции ОАО «ЗСМК» не производится.

3. В случаях неисправности межстанционной поездной связи, переговоры между диспетчерами, выполняющими обязанности дежурных по станции, по вопросам движения поездов осуществляется по поездной диспетчерской связи под контролем поездного диспетчера УЖДТ и ОАО «РЖД».

4. Предъявление поездов и маневровых составов (на пост «Граншлаковый») осуществляется на путях №№5,6,7,8,9,10 парка №Г», и на путях №№1,2,3,4 парка “М” для обработки бригадиру осмотрщиков-ремонтников вагонов, станциям обмена ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК» начальником смены района.

При необходимости, начальник смены района, вызывает осмотрщиков-ремонтников вагонов по устранению коммерческих браков и уведомляет о предстоящей работе по обработке составов диспетчеров постов: ЭЦ-1 и ЭЦ-2.

По получению такого уведомления ДСЦ постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2 устанавливают стрелки с обоих концов пути предъявленного к обработке состава в положение, исключающее заезд на путь осмотра, на стрелочные рукоятки индивидуального перевода стрелок надевают красные колпачки; на кнопки маршрутов данного пути навешиваются бирки с надписью: «Работают люди».

Дополнительно на путях №№ 6, 7, 8, 9 парка "Г" и № 4, 5, 6, 7 парка "О" установлены заградительные светофоры, включаемые и выключаемые оператором ПТО ОАО «РЖД» при технической обработке поездов работниками ПТО ОАО «РЖД».

Об окончании технической обработки состава бригадиры осмотрщиков-ремонтников вагонов ПТО ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК» докладывают начальнику смены района о технической готовности только по регистрируемым средствам связи и в конце смены делают отметку (время и подпись) в книге предъявления вагонов к техническому осмотру, находящейся у приемосдатчика груза при начальнике смены района. Об окончании коммерческой обработки состава приемосдатчики груза станций обмена ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК», осмотрщики-ремонтники вагонов по устранению коммерческих браков докладывают по телефону или двухсторонней парковой связи начальнику смены района. Получив доклады всех участвующих в обработке состава о его готовности, начальник смены района уведомляет соответственно ДСЦ постов: ЭЦ-1 и ЭЦ-2; последние убирают красные колпачки и бирки с пультов управления стрелками.

При предъявлении 2-х поездов в разрыве по одному пути парка "Г" или парка "М" начальник смены района предъявляет к технической и коммерческой обработке одновременно, только после формирования второго поезда. Заезд на этот путь, после предъявления обеих поездов поездного или маневрового локомотива, осуществляется только после дачи полной готовности на оба поезда.

Начальник смены района на графике исполненной работы обязан отмечать: время предъявления поезда к обработке, время окончания обработки, сдачи на дорогу и время отправления со станции, а так же отмечать причины превышения норм времени простоя поезда.

5. Вагоны для станции Входная отправлять с 25 пути парка "С" без подачи в парк "М". Данные вагоны предъявлять к техническому и коммерческому осмотрам ОАО «ЗСМК» парка "Г", станции обмена ОАО «ЗСМК» и осмотрщикам-ремонтникам вагонов по устранению коммерческих браков парка "Г".

6. Приказы и разрешения по приему и отправлению поездов, предупреждения, переданные по радиосвязи с регистрацией на регистратор переговоров ДСЦ постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2, после передачи машинистам локомотивов обязаны путем прослушивания проверить запись.

7. Разрешением на отправление поезда на пост "Граншлаковый" является устное распоряжение ДСЦ поста ЭЦ-2 переданное руководителю маневров лично по радиосвязи или двухсторонней парковой связи после получения согласия приемосдатчика поста "Граншлаковый". Маршрут приема поезда со станции на пути цеха шлакопереработки готовит составитель поездов цеха шлакопереработки.

8. Действующие предупреждения на первое число месяца переносятся инженером станции Новокузнецк-Северный, а при его отсутствии – диспетчерами постов: ЭЦ-1 и ЭЦ-2.

Вручение предупреждений машинистам поездов своего формирования назначением на станции ОАО «РЖД» производится: диспетчерами постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2 при обгоне локомотива; на станции ОАО «ЗСМК» – ДСЦ поста ЭЦ-1 машинистам вывозных локомотивов перед началом смены, а в течении смены – ДСЦ постов: ЭЦ-1 и ЭЦ-2 (или операторы постов: ЭЦ-1 и ЭЦ-2) соответственно перегону, примыкающему к верхней или нижней системы станции.

 Действующие предупреждения на перегонах: Новокузнецк-Северный – Скрапная – Восточная, Новокузнецк-Северный – Химическая, Новокузнецк-Северный – Входная – Западная ОАО «ЗСМК» на станцию Новокузнецк-Северный передаются в два адреса: ДСЦ поста ЭЦ-1 и ДСЦ поста ЭЦ-2.

Действующие предупреждения на перегоны ОАО «РЖД» передаются оператором телеграфа Новокузнецкого подотдела Зап.-Сиб. ж.дороги диспетчеру поста ЭЦ-1 по компьютеру, который обязан вписать данные предупреждения в книгу предупреждений по направлениям движения. Ввод в компьютер действующих предупреждений и истекших срок действия по станции Новокузнецк-Северный осуществляет диспетчер поста ЭЦ-1.

При наличии в поезде подвижного состава, требующего ограничения скорости во время движения диспетчеры обязаны выдать машинисту локомотива предупреждение.

9. Порожние транспортеры, имеющие 8 и более осей при следовании в поездах и маневровых составах весом более 3000 т. разрешается ставить только в последней четверти состава. Подталкивание поездов и маневровых составов с порожними транспортерами (8 и более осей) не допускается.

10. Запрос и заполнение путевых телефонограмм для резервных локомотивов, железнодорожных кранов, путевых машин производится по типу и номеру подвижной единицы. Например: "Могу ли отправить тепловоз № 0084 (путевую машину, ДГК, железнодорожный кран № 15)".

11. Транспортировка кранов на железнодорожном ходу грузоподъемностью 50 тонн и более с платформами прикрытия производится по перегону отдельным локомотивом со скоростью движения по стрелочным переводам не более 5 км/час.

12. По 6 пути парка "В" у стрелочного перевода №107 установлен приемный ящик для перевозочных документов. Машинист локомотива сбрасывает документы в бункер на ходу поезда в момент проезда мимо ящика. ДСЦ поста ЭЦ-2 сообщает станции обмена о времени прохода локомотива мимо ящика.

Если по какой-то причине по прибытию со станций: Островская и Входная локомотив не проходит мимо ящика, то ДСЦ поста ЭЦ-2 сообщает станции обмена ОАО «РЖД» или ОАО «ЗСМК» время и номер пути, откуда можно принять документы с локомотива.

13. Перед дачей команды на закрепление составов поездов в парках: "П", "В", "О", "М", "Б", "Г" ДСЦ постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2 должны получить информацию о поездах от ДСЦ станций отправления или от приемосдатчика груза при начальнике смены района (при приеме поезда со станций ОАО «РЖД») о количестве вагонов, из них порожних и где они расположены (в голове или хвосте поезда).

14. При неисправности пневмопочты доставка документов со станции обмена в парк "О" производится локомотивом по указанию начальника смены района.

15. ДСЦ постов: ЭЦ-1 и ЭЦ-2 или руководитель маневров до отцепки локомотива от состава поезда должен известить машиниста локомотива о количестве уложенных тормозных башмаков под состав согласно норм закрепления по ТРА района для данного пути с принятием от машиниста локомотива повторения данного сообщения.

Машинистам поездных и маневровых локомотивов запрещается отцеплять локомотив от состава до получения сообщения о количестве уложенных тормозных башмаков.

16. При стоянке грузового поезда более 30 минут на станции, ДСЦ постов ЭЦ-1 и ЭЦ-2 запрещается отправлять поезд на станции ОАО «РЖД» без доклада осмотрщика-ремонтника вагонов ПТО ОАО «РЖД» и машиниста локомотива о произведенном повторном сокращённом опробовании тормозов.

17. При неготовности поезда к отправлению со станций комбината на станцию Новокузнецк-Северный за 30 минут до окончания смены, вывозной локомотив на станцию Новокузнецк-Северный должен быть отправлен резервом.

18. Пропуск путевой техники с путей ОАО «ЗСМК» и со ст. Новокузнецк-Северный на пути сторонних организаций (ОАО «КПТ» и др.) осуществляется только с разрешения начальника цеха пути или его заместителя.

19. Изолирующие стыки по II главному пути и по пути № 25; серьговая изоляция по стрелочным переводам №№ 2, 4, 12, 200, 210, 8, 10, 13, 9, 5; гарнитуры пневмообдувки стрелочных переводов обслуживаются ПЧ-33 Новокузнецкой дистанции пути.

Устройства СЦБ, включая гарнитурную изоляцию, обслуживает цех СЦБ и А УЖДТ ОАО «ЗСМК».

Электрообогрев стрелочных переводов №№ 2, 4, 12, 5 обслуживается работниками участка по ремонту и эксплуатации электрооборудования УЖДТ ОАО «ЗСМК».

Стыковые соединители и джемперную обвязку на стрелочных переводах №№ 2, 4, 12, 200, 210, 8, 10, 13, 9, 5 и II главному пути, по 25 пути обслуживаются ЦП УЖДТ ОАО «ЗСМК».

21. Порядок устранения неисправностей устройств СЦБ:

1. При возникновении неисправности устройств СЦБ, входящих в маршруты приема и отправления поездов, ДСЦ постов ЭЦ-1и ЭЦ-2 действуют согласно Инструкций по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ и на ж.д. транспорте предприятий металлургии.

2. ДСЦ поста ЭЦ-1 или ЭЦ-2 обязан вызвать дорожных мастеров ЦП УЖДТ (в ночное время суток – бригадира аварийной бригады) и ПЧ–33 Новокузнецкой дистанции пути по телефонам 90-6-25-21; 90-6-38-37с указанием фамилии принявших сообщение.

3. Дежурный электромеханик СЦБ и А совместно с работником ЦП в течении 2-х часов обязаны определить причину неисправности с записью в журнале "Осмотра путей …" и приступить к её устранению. Если неисправность не устранена в оперативном порядке, то она должна быть устранена в течение 3-х суток и сделана запись в журнале "Осмотра путей".

4. Поездной диспетчер, получив сообщение о неисправности устройств СЦБ, регистрирует запись в суточном рапорте и контролирует проведение работ по ее устранению. В ночное время суток вместе с начальником смены УЖДТ организует доставку бригадира аварийной бригады и электромеханика СЦБ и А к месту работ.

5. В случае не устранения неисправности по II главному пути и 25 пути в течении 3-х суток инженер станции Новокузнецк-Северный по согласованию с руководителями ЦП, передает телефонограмму о неисправности устройств СЦБ начальнику станции Новокузнецк-Северный Зап.-Сиб. ж.д.

6. По окончанию работ, с восстановлением нормальной работы устройств СЦБ, диспетчерский аппарат станции Новокузнецк-Северный извещает об этом поездного диспетчера и инженера станции, инженер станции передает начальнику станции Новокузнецк-Северный Зап.-Сиб. ж.д. телефонограмму об устранении неисправности.

7. При выключении отдельных изолированных участков, централизованных стрелок или других устройств СЦБ с сохранением пользования сигналами проверка в маршруте положения и замыкания их при приеме, пропуске или отправлении поезда на станции ОАО «РЖД» производится начальником станции Новокузнецк-Северный Зап.-Сиб. ж. д. или его заместителем по двусторонней парковой связи или радиосвязи.

22. При неисправности одновременно маршрутного и выходного светофоров выдаются отдельные разрешения на проезд запрещающих показаний каждого светофора.

Лишь в регистрируемом приказе допускается возможность указать два светофора, которые разрешается проследовать поезду, но они должны быть расположены подряд.

23. Приём, пропуск и отправление поездов и организация движения по II главному пути и по 25-ому пути в пределах станции Новокузнецк-Северный с 21 км пк 9 по 29 км пк 1 осуществляется ДСЦ поста ЭЦ-1 согласно Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ и по командам поездных диспетчеров Западно-Сибирской железной дороги.

Сохраняется право производить обгон одиночных локомотивов ОАО «ЗСМК» по II главному пути.

24. Порядок работы с вагонами парка ОАО «РЖД», операторских компаний и местного парка, прибывшими на ст. Нк-Северный с перегрузом:

После взвешивания на горочных весах ст. Новокузнецк – Северный

а) вагоны с перегрузом до 3-х тонн следуют на станцию назначения обычным порядком;

б) вагоны с перегрузом от 3-х до 5 тонн выставляются на путь № 28 парка «С» до получения указания от начальника службы внешних перевозок на их перевозку отдельным локомотивом на станцию назначения по приказу поездного диспетчера;

в) вагоны с перегрузом 5 и более тонн выставляются на путь № 28 парка «С» до получения указания от начальника УЖДТ или его первого заместителя на их перевозку отдельным локомотивом в сопровождении начальника района или его заместителя на станцию назначения в дневное время суток по приказу поездного диспетчера.

Работа с вагонами местного парка производится аналогичным порядком.

По прибытию на станцию вагоны подаются на грузовой фронт отдельным локомотивом по указанию ответственного представителя производственного цеха, в адрес которого прибыл вагон. Диспетчер района, при выдаче задания на маневровую работу, предупреждает локомотивосоставительскую бригаду о перегрузе в вагоне и соблюдении особой безопасности при его транспортировке.

25. Порядок приема, пропуска и отправления пригородных поездов по неспециализированным путям станции изложен в «Инструкции по приему и отправлению поездов по станции Новокузнецк-Северный».

**1.7 Характеристика операций по погрузке и выгрузке**

**1.7.1 Характеристика операций по погрузке и выгрузке станции Заводская-Сортировочная**

На бункерной эстакаде доменного цеха выгружают агломерат и кокс на 2, 3, 4 пути поста Эстакада. Выгрузочная траншея 4 путь парка для кокса, выгружают вагоноопрокидывателем башенного типа таштагольскую руду, скрап и т. д.

Приемный бункер угля, 2 путь парка угольного вагоноопрокидывателя. Погрузочный бункер шахты 1 путь парка Угольные ямы. Угольные ямы 1, 2, 3 пути парка Угольные ямы, выгружают уголь вагоноопрокидывателем. Коксосортировка грузит кокс 4, 2, 7 пути парка коксосортировки, грузят самотеком из бункера. Сливные устройства кислот, 4 путь парка угольные ямы, сливают насосом.Наливные устройства бензола, 6 путь бензольного парка, наливают насосом. Наливные устройства смолы, 1, 2 пути Смольного парка, самотеком.Низкая платформа погрузки сульфата, 5 путь угольного вагоноопрокидывателя, грузят ленточным транспортером. Сливное устройство кислот - насосом. Платформа для погрузки машин, 8 путь КМЗ.Эстакада для слива жидких грузов, 8 путь КМЗ - самотеком. Платформа выгрузки базы ЦРТП, 11, 12 пути торговых баз, автопогрузчик. Платформа выгрузки базы треста столовых и ресторанов № 1, 13 путь торговых баз, автопогрузчик.

**1.7.2 Характеристика операций по погрузке и выгрузке станции Новокузнецк-Северный**

1. Рудные вагоноопрокидыватели, 2 приемных устройства по 120 метров- Роторы вагоноопрокидывателей, эл. Толкатели.

2. Приемное устройство - Реактивная установка для очистки вагонов

3. Угольные вагоноопрокидыватели, 2 приемных устройства по 120 метров- Роторы вагоноопрокидывателей, эл. Толкатели.

4. Разгрузочное устройство для слива мазута (нижний)- Самослив

5. Разгрузочное устройство для слива керосина- Самослив.

6. Погрузочный бункер пром. продуктаУОЦ,КХП- Лебедка ЛМ-8.

7. Погрузочный бнкер угля Кузнецкой ЦОФ- Эл. Толкатель

8. Разгрузочное устройство песка- кран на ж.д ходу

9. Рагрузочное устройство для слива топлива, масел (нижний) Пневмонасос.

10. Открытый склад погрузки граншлака, 2-х пролетный-Лебедка, 2 мостов кранагрузоподъемностью 20 т., оборудованных грейфером вместимостью 5.3 м3

11. Устройство для разогрева бункерных вагонов

12. Разгрузочное устройство для слива битума - самослив

13. Разгрузочное устройство выгрузки магнезита-механизированные лопаты, производительностью 6-10 т/ч

14. Открытый склад погрузки-выгрузки - кран на ж.д. ходу грузоподъемностью 25 т.

15. Разгрузочное устройство коксовой пыли - Пневмонасос

11. Устройство для разогрева бункерных вагонов

12. Разгрузочное устройство для слива битума - Самослив

13. Разгрузочное устройство выгрузки магнезита

Механизированные лопаты, производительностью 6-10 т/ч

14. Открытый склад погрузки-выгрузки

Кран на ж. д. ходу грузоподъемностью 25 т.

15. Разгрузочное устройство коксовой пыли - Пневмонасос

1 гусеничный кран МКГ-25; 2 козловых крана

Козловой кран ЛТ – 62

грузоподъемностью 32т.

17. Открытый склад погрузки–выгрузки

Автопогрузчик ППС-В-25 А-32, грузоподъемностью 2,5 т.

18. Открытый склад погрузки щебня

2 гусеничных экскаватора ЭКГ-5А, эл. толкатель, У-О 25 м/с

19. Открытый склад погрузки-выгрузки

16. Открытый склад погрузки-выгрузки

**1.8 Оперативное командование и планирование работы станции**

**1.8.1 Оперативное командование и планирование работы станции Заводская-Сортировочная**

Руководство работой района осуществляется начальником района, в подчинении которого находится весь штат района и все работники других цехов и служб УЖДТ, работающих на территории первого эксплуатационного района.

Основной задачей начальника района и его заместителя является организация бесперебойной и высокопроизводительной работы района, направленной на обеспечение производств и цехов внутризаводскими перевозками, выполнения графиков движения поездов, выполнения плана погрузки и выгрузки вагонов, сокращение оборотов вагонов и рациональное использование подвижного состава.

Основной задачей заместителя начальника района по грузовой работе является обеспечение выполнения плана погрузки и выгрузки вагонов ОАО «РЖД» и заводского парка в установленные сроки, своевременного оформления в соответствии с действующими правилами, выдачи грузов получателям и ведение плана железнодорожных перевозок.

Диспетчер района является непосредственным руководителем и организатором работы района своей смене по выполнению плана перевозок, графиков движения поездов, производству маневров и своевременному обслуживанию железнодорожными перевозками производств и цехов при наиболее эффективном использовании технических средств транспорта и при безусловном обеспечении безопасности труда, а также должен обеспечивать сохранность труда и подвижного состава.

Маневровый диспетчер является руководителем и организатором работы станции по приему и отправлению поездов и маневровых составов.

Оперативное руководство маневровой работой по подаче и уборке вагонов и контроль за выполнением плана погрузки и выгрузки вагонов на посту Угольные ямы и на посту Эстакада осуществляют операторы поста централизации, которые постоянно поддерживают связь с диспетчером района, согласовывая подход груза и порожних вагонов и отправление вагонов.

Оперативное руководство маневровой работой по формированию поездов и расформированию составов через сортировочную горку отправления, осуществляют диспетчера, которые руководствуются в своей работе указаниями диспетчера района. При вступлении на дежурство диспетчер района получает план работы на смену от начальника района, знакомится с наличием вагонов на путях станции грузовых фронтах, характером работы, производимой с ними, значением вагонов, состоянием фронтов погрузки-выгрузки, наличием на местах работников и подготовленностью механизмов.

Для успешного выполнения сменного плана диспетчер района в процессе дежурства осуществляет контроль за ходом грузовых операций на грузовых фронтах согласовывает свою работу с ответственными по транспорту в цехах. Информацию о прибытии вагонов, предполагаемом времени подачи и роде грузовых операций, о вагонах с коммерческими неисправностями выдаёт диспетчеру района приёмосдатчик груза. По окончании обработки прибывшего поезда диспетчер района получает от приёмосдатчика информацию о количестве вагонов на грузовые фронты и расформирования поездов устанавливает диспетчер района с расчётом наименьшего простоя вагонов на станции и лучшего использования локомотивов. Для оперативного планирования в течение смены приёмосдатчик грузов ведёт график исполненной работы, в котором отражаются: здания на смену, по погрузке, выгрузке, наличие вагонов к подаче и уборке с грузовых фронтов, работа маневровых локомотивов.

**1.8.2 Оперативное командование и планирование работы станции Новокузнецк-Северный**

**1. Начальник смены района** является непосредственным руководителем и организатором всей работы в смене.

Начальник смены района обязан:

а) контролировать соблюдение безопасности движения и техники безопасности работниками станции в смене;

б) согласовывать план работы с начальником смены УЖДТ, поездным диспетчером УЖДТ, дежурным по отделению Западно-Сибирской железной дороги и диспетчерами районов: Западный, Химический, Скрапной;

в) вести график исполненной работы;

г) осуществлять контроль за своевременным приемом и отправлением поездов;

д) давать составительским бригадам подгорочного локомотива и локомотиву при обработке МВРП план на маневровую работу;

е) давать план работы диспетчеру ГАЦ, диспетчерам постов ЭЦ-1,ЭЦ-2, оператору поста ЭЦ-РРУ, приемосдатчикам грузовых постов "Угольный", "Рудный", "Граншлаковый";

ж) предъявлять поезда к техническому и коммерческому осмотрам осмотрщикам-ремонтникам вагонов ПТО ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК», приемосдатчикам груза ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК» и по получению готовности давать команду ДСЦ постов ЭЦ-1, ЭЦ-2 на отправление поездов; сведения о готовности записывать в справки установленной формы;

з) при неисправности устройств СЦБ организовывать проверку правильности приготовления маршрутов движения для пригородных и грузовых поездов со станций ОАО «РЖД»;

и) осуществлять контроль за своевременным прохождением предсменного мед. осмотра локомотиво-составительскими бригадами, регулировщиками скорости движения;

к) вести журнал приема-сдачи радиостанций по смене;

л) вести табель посещения планерных совещаний;

м) руководить работой ДСЦ постов ЭЦ-1, ЭЦ-2 при приеме и пропуске эл. поездов по не специализированным путям;

н) организовывать доставку поездных документов на локомотивы ОАО «РЖД» и ОАО «ЗСМК», выписанных ДСЦ постов ЭЦ-1 и ЭЦ- 2, а также доставку грузовых документов при неисправности пневмопочты.