

АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
РЕГІОНАЛЬНА ФІЛІЯ «ПІВДЕННА ЗАЛІЗНИЦЯ»
ВИРОБНИЧИЙ ПІДРОЗДІЛ
«СЛУЖБА РОБОТИ СТАНЦІЙ»

ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ПРОЦЕС РОБОТИ
ВИРОБНИЧО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПІДРОЗДІЛУ «СТАНЦІЯ ОСНОВА»
(ОПОРНА СТАНЦІЯ)

Харків
2024

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ регіональної філії
25.04.2024 № 251/Н

ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ПРОЦЕС РОБОТИ
ВИРОБНИЧО-ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПІДРОЗДІЛУ «СТАНЦІЯ ОСНОВА»
(ОПОРНА СТАНЦІЯ)

Харків
2024

Наказ директора виконавчого регіональної філії

Наказ начальника служби роботи станцій

АРКУШ ПОГОДЖЕННЯ

Головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту регіональної філії «Південна залізниця» Департаменту безпеки руху, охорони праці та екологічної безпеки АТ «Укрзалізниця»

Начальник служби вагонного господарства

Начальник служби колії

Начальник служби електропостачання

Начальник виробничого підрозділу «Харківський загін воєнізованої охорони» філії «Відомча воєнізована охорона» АТ «Укрзалізниця»

Начальник служби охорони праці

Начальник служби роботи станцій

Начальник регіонального центру управління рухом

Начальник служби сигналізації та зв'язку

Начальник служби локомотивного господарства

Начальник виробничого підрозділу «Харківське відділення» філії «ГІОЦ» АТ «Укрзалізниця»

Начальник служби приміських пасажирських перевезень

ПЕРЕДМОВА

РОЗРОБЛЕНО	Виробничо-технологічний підрозділ «Станція Основа» виробничого підрозділу «Служба роботи станцій» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця»
РОЗРОБНИКИ	Данько О.В. Співвиконавці: Власов В.О., Кравченко Є.М., Мірошник В.С., Ярьсько Д.О., Тищенко С.Б., Кучерявенко О.В., Мальцева Л.В., Альошина Л.І., Самбурова О.М., Борозняк Т.Є., Костенко В.В., Орел А.В.
ПРИЙНЯТО ТА НАДАНО ЧИННОСТІ	Наказ директора виконавчого регіональної філії від 25 квітня 2024 року № 251/Н Наказ начальника служби роботи станцій від 25 квітня 2024 року № Д-01/138

ЗМІСТ

	Вступ	9
1	Нормативні посилання	9
2	Позначки та скорочення	13
3	Загальні положення	15
4	Технічна та експлуатаційна характеристика опорної станції Основа	17
4.1	Технічна та експлуатаційна характеристика станцій Тернове, Жихор, Новожанове, Рогань, роз'їзд 6 км, роз'їзд 8 км, коліїний пост 18 км	20
4.1.1	Технічна характеристика станції Тернове	20
4.1.2	Технічна характеристика станції Жихор	25
4.1.3	Технічна характеристика станції Новожанове	29
4.1.4	Технічна характеристика станції Рогань	33
4.1.5	Технічна характеристика роз'їзду 6 км	37
4.1.6	Технічна характеристика роз'їзду 8 км	41
4.1.7	Технічна характеристика колійного поста 18 км	46
5	Управління експлуатаційною роботою на опорній станції	48
6	Оперативне планування роботи опорної станції	53
7	Особливості роботи опорної станції Основа в умовах функціонування АСК	56
8	Технологія обробки вагонопотоку	57
8.1	Технологія роботи з вагонами власності інших держав та форм власності	57
8.2	Технічне обслуговування вагонів на станціях Рогань, Тернове, Новожанове	58
8.3	Виконання маневрової роботи на станціях з вагонами неробочого парку	59
8.4	Контроль за затриманими технічно несправними вагонами, що потребують передислокації на станціях	59
8.5	Передислокація вагонів із закінченим міжремонтним терміном	60
8.6	Передислокація вагонів, виключених з АБД ПВ та вагонів неробочого парку з відсутнім магістральним повітропроводом	61
8.7	Організація роботи з «кинутими» поїздами	62
8.8	Організація роботи з надання, виконання «вікон» та пропуску вагонопотоків під час їх проведення	63
9	Загальна характеристика місцевої роботи на опорній станції Основа	63
9.1	Порядок виконання вантажної, комерційної та маневрової роботи на коліях станцій Рогань, Тернове, Новожанове	65
9.2	Передача інформації про наявність місцевих вагонів	66
10	Організація вантажної та комерційної роботи	66

10.1	Організація планування перевезень	68
10.2	Організація комерційного огляду поїздів та вагонів на станціях які підпорядковані опорній станції Основа	69
10.3	Проведення розрахунків за перевезення	69
11	Організація пасажирської роботи на опорній станції Основа	70
12	Організація роботи опорної станції Основа щодо забезпечення безпеки руху	71
13	Робота опорної станції Основа з охорони праці	73
14	Організація роботи опорної станції Основа у зимових умовах	77
15	Господарська робота опорної станції Основа	83
16	Організація роботи із охорони і забезпечення збереження вантажів на опорній станції Основа	84
16.1	Загальні положення	84
16.2	Порядок пред'явлення місцевих номенклатурних вантажів до охорони	84
16.3	Порядок приймання та здавання вагонів з місцевим вантажем, що підлягає обов'язковій охороні	85
16.4	Особливості забезпечення схоронності номенклатурних та інших вантажів при подаванні (забиранні) вагонів на (з) під'їзні (их) колії (й)	88
16.5	Порядок приймання та здавання вагонів з транзитним номенклатурним вантажем	89
16.6	Порядок формування вантажних поїздів, у склад яких включені вагони з номенклатурними та іншими вантажами, що підлягають охороні	90
16.7	Розмежування відповідальності за забезпечення збереження вантажів, які перевозяться, між працівниками воєнізованої охорони та працівниками станції	91
17	Контроль за виконанням технологічного процесу роботи опорної станції Основа	91
Додатки		
Додаток А	Перелік змін до Технологічного процесу роботи опорної станції Основа	93
Додаток 1	Технологічний процес роботи сортувальної станції Основа	
Додаток 2	Технологічний процес роботи вантажної станції Харків-Слобідський	
Додаток 3	Технологічний процес роботи вантажної станції Індустріальна	
Додаток 4	Технологічний процес роботи вантажної станції Харків-Вантажний	
Додаток 5	Технологічний процес роботи пасажирської станції Харків-Левада	
Додаток 6	Технологічний процес роботи пасажирської станції Лосєве	

ВСТУП

Виробничо-технологічний підрозділ «Станція Основа» (опорна станція) (далі – опорна станція Основа) є однією з організаційних ланок на залізничному транспорті, яка здійснює перевезення пасажирів, вантажу, вантажобагажу у визначеному регіоні транспортної мережі, та іншу виробничу діяльність у межах опорної станції.

Основними завданнями опорної станції Основа є:

- своєчасне і якісне здійснення перевезень вантажу і пасажирів, вантажобагажу, а також надання послуг користування залізничними коліями, спорудами та пристроями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі, при безумовному забезпеченні безпеки руху поїздів та збереженні вантажів;
- організація та забезпечення руху поїздів за графіком;
- забезпечення безпеки і здоров'я громадян, які користуються послугами залізничного транспорту, та охорони праці працівників;
- розвиток та розширення сфери транспортних послуг усім споживачам без обмеження за ознаками форм власності та видів діяльності;
- забезпечення чіткої взаємодії всіх підрозділів та ланок, що беруть участь у перевізному процесі;
- утримання у належному стані споруд, пристроїв та технічних засобів, закріплених за станцією, що забезпечують нормальне функціонування перевізного процесу;
- охорона навколишнього природного середовища від забруднення та інших шкідливих впливів на нього;
- забезпечення прав працівників опорної станції на охорону їх життя і здоров'я в процесі трудової діяльності.

Технологічний процес роботи опорної станції Основа забезпечує ритмічність в роботі всіх роздільних пунктів, що входять до її структури та взаємозв'язок технологічних процесів їх роботи між собою на підставі графіка руху і плану формування поїздів та призначений для підвищення якості експлуатаційної роботи.

1. НОРМАТИВНІ ПОСИЛАННЯ

У цьому Технологічному процесі роботи опорної станції Основа є посилання на такі нормативні документи (з урахуванням змін і доповнень до них):

Закон України «Про транспорт», Постанова Верховної Ради України 10.11.1994 № 232/94 із змінами і доповненнями внесеними законами України 18.11.1997 № 642/97-ВР, 19.11.1997 № 650/97-ВР, 17.03.1999 № 507-XIV-ВР, 21.12.2000 № 2171- III-ВР, 03.03.2005 № 2454-IV-ВР, 19.02.2006 № 3370-IV-ВР, 09.02.2006 № 3421-IV-ВР, 27.04.2007 № 997-V

Закон України «Про залізничний транспорт», Постанова Верховної Ради України 04.07.1996 № 273/96-ВР із змінами і доповненнями, внесеними законами України 10.01.2002 № 2921-III, 22.05.2003 №860-IV, 20.11.2003 №1294-IV, 11.12.2003 №1377-IV, 23.06.2005 № 2705-IV, 09.01.2006 №3370-IV

ДБН В.2.3-19-2008 «Споруди транспорту. Залізничні колії 1520 мм. Норми проектування», затверджені наказом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України 26.01.2008 №42

Правила перевезень вантажів залізничним транспортом, ч.І, затверджені наказом Міністерства транспорту України 09.12.2002 №873, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 29.12.2002 за № 1030/7318

Правила перевезень вантажів залізничним транспортом, ч.ІІ, затверджені наказом Міністерства транспорту України 18.04.2003 №299, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 07.07.2003 за № 558/7879

НАПБ А.01.001-2004 Правила пожежної безпеки в Україні, затверджені наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій 19.10.2004 № 126

ДБН В.2.5-74:2013 «Водопостачання. Зовнішні мережі та споруди»

НПАОП 0.00-4.21-04 Типове положення про службу охорони праці, затверджене наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці 15.11.2004 № 255, зареєстроване у Міністерстві юстиції України 01.12.2004 за № 1526/10125

НПАОП 0.00-4.01-08 Положення про порядок забезпечення працівників спеціальним одягом, спеціальним взуттям та іншими засобами індивідуального захисту, затверджене наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду 24.03.2008 №53, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 21.05.2008 за № 446/15137

НПАОП 60.1-3.31-17 Норми безоплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам залізничного транспорту України, затверджені наказом Міністерства соціальної політики України 30.01.2017 № 141 та зареєстровані у Міністерстві юстиції України 21.02.2017 № 238/30106

НПАОП 63.21-1.12-07 Правила безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду 12.03.2007 №44, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 03.04.2007 за №304/13571

НПАОП 0.00-4.12-05 Типове Положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці, затверджене наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці 26.01.2005 №15, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 15.02.2005 за № 231/10511

НПАОП 63.21-5.01-08 Інструкція з охорони праці під час утримання централізованих стрілочних переводів, затверджена наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду 02.09.2008 №192, зареєстрована у Міністерстві юстиції України 24.09.2008 за № 894/15585

НПАОП 60.1-1.48-00 Правила безпеки для працівників залізничного транспорту на електрифікованих коліях

НПАОП 0.00-4.15-98 Положення про розробку інструкцій з охорони праці, затверджене наказом Державного комітету України з нагляду за охороною праці 29.01.1998 №9 і зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 07.04.1998 за № 226/2666

Національний класифікатор професій ДК-003:2005, затверджений наказом Держспоживстандарту України 26.12.2005 № 375

Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 66 «Залізничний транспорт і метрополітен». Київ 2016

Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України (ЦД-0055), затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 23.11.2004 №1026, зареєстрована у Міністерстві юстиції України 24.12.2004 № 1640/10239

Правила технічної експлуатації залізниць України (ЦРБ-004), Затверджені наказом Міністерства транспорту України 20.12.1996 №411, зареєстровані у Міністерстві юстиції України за № 50/1854, зі змінами і доповненнями внесеними наказами Міністерства транспорту України 08.06.1998 № 226, 23.07.1999 № 386, 19.03.2002 № 179, 10.12.2003 № 962

Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України (ЦД-0058), затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 31.08.2005 № 507

Інструкція з сигналізації на залізницях України (ЦШ-0001), затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 23.06.2008 № 747

Вимоги щодо безпеки та захисту здоров'я працівників під час роботи з екранними пристроями, затверджені наказом Міністерства соціальної політики України від 14.02.2018 № 207 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 25.04.2018 за № 508/31960

Постанова Кабінету Міністрів України 22.02.1994 №106 «Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом»

Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, затверджене постановою Кабінету Міністрів України 11.01.1994 № 7

Наказ Міністерства транспорту України від 20.01.1997 №18 та зареєстрований у Міністерстві юстиції України 20.02.1997 за №36/1840 «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України» зі змінами і доповненнями (в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 27.06.2012 №363, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12.07.2012 за №1171/21483)

Положення про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України (ЦУО-0034), затверджене наказом Укрзалізниці 29.12.2008 №570-Ц

Правила пожежної безпеки на залізничному транспорті (ЦУО-0018), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 01.07.1997 №240

Типове положення про пожежно-технічну комісію, затверджене наказом МНС України 11.02.2004 № 70

Типове положення про інструктажі, спеціальне навчання та перевірку знань з питань пожежної безпеки на підприємствах, в установах та організаціях України, затверджене наказом МНС України 29.09.2003 № 368

Загальне положення про залізничну станцію затверджене наказом Укрзалізниці 05.03.2013 № 054-Ц/од

Інструкція зі складання технічно-розпорядчих актів станцій (ЦД-0059), затверджена наказом Укрзалізниці 22.12.2005 № 428-Ц

Інструкція з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України (ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015)

Положення про особливості утримання та експлуатації автоматичних гальм рухомого складу у регіональній філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», затвердженого наказом від 25.02.2019 № 98/Н

Інструкція з експлуатації гальм спеціального рухомого складу залізниць України (ЦРБ-0032), затверджена наказом Укрзалізниці 12.01.2006 № 016-Ц

Інструкція з організації обертання довгосоставних, великовагових, з'єднаних поїздів, а також поїздів підвищеної ваги і довжини на залізничних коліях загального користування акціонерного товариства «Українська залізниця», затвердженої наказом АТ «Укрзалізниця» від 22.05.2019 № 339

Методичні вказівки з розрахунку норм часу на маневрові роботи, які виконуються на залізничному транспорті, затверджені наказом Укрзалізниці 25.03.2003 № 072-ЦЗ

Методичні вказівки щодо проектування норм виробітку, нормованих завдань і нормативи часу на підготовчо-заклучні дії, допоміжні операції для локомотивних бригад (ЦТ-0129), затверджені наказом Укрзалізниці 03.01.2006 № 005-ЦЗ

Типовий технологічний процес роботи пункту технічної передачі вагонів у складі ПТО станції та контролю за збереженням вагонного парку (Т 17.04), затверджений наказом Укрзалізниці 29.01.2004 № 1027-ЦЗ

Вагони вантажні. Технічне обслуговування. Типовий технологічний процес роботи пунктів технічного обслуговування, затверджений протоколом № Ц-54/2 Ком.т. засідання правління АТ «Укрзалізниця» від 13.01.2022

СТП 03.01-002:2023 «Вагони вантажні. Інструкція із збереження парку», затверджений протоколом № Ц-85/35 Ком.т. засідання правління АТ «Укрзалізниця» від 12.06.2023

Інструкція оглядачу вагонів (ЦВ-0043), затверджена наказом Укрзалізниці 28.12.2001 № 737-Ц

Інструкція оператора станційного технологічного центру з обробки поїзної інформації і перевізних документів (ЦД-0050), затверджена наказом Укрзалізниці 01.12.2003 № 295-Ц

Інструкція з оперативного планування поїзної і вантажної роботи на залізницях України (ЦД-0052), затверджена наказом Укрзалізниці 15.12.2004 № 969-ЦЗ

Інструктивні вказівки з організації вагопотоків на залізницях України (ЦД-0053), затверджені наказом Укрзалізниці 29.12.2004 № 1028-ЦЗ

Методичні рекомендації начальнику станції щодо організації перевізного процесу (ЦД-0077), затверджені наказом Укрзалізниці 17.12.2008 № 543-Ц

Практичні рекомендації з технолого-економічного управління експлуатаційною роботою залізниць (ЦД-0068), затверджені наказом Укрзалізниці 10.11.2006 № 412-Ц

Рекомендації з техніко-економічних розрахунків окремих показників експлуатаційної роботи залізниць (ЦД-0037), затверджені наказом Укрзалізниці 18.06.2001 № 329-Ц

Інструкція для обліку простою вантажних вагонів на станціях. Форма ДО-6А (ЦЧУ-ЦД-0005), затверджена наказом Укрзалізниці 26.11.2012 №415-Ц

Методичні рекомендації щодо складання інструкцій з охорони праці для працівників господарства перевезень, які виконують маневрову та поїзну роботу (ЦД-0075), затверджені наказом Укрзалізниці 25.09.2008 №415-Ц

Методичні рекомендації щодо складання карт освітленості, чутності гучномовного зв'язку і стійкого радіозв'язку (ЦД-ЦЕ-ЦШ-0074), затверджені наказом Укрзалізниці 22.02.2008 № 092-Ц

Правила комерційного огляду поїздів і вагонів, затверджені наказом Укрзалізниці 26.04.2006 №125-Ц

Інструкція з ведення станційної комерційної звітності, затверджена наказом Укрзалізниці 14.06.03 №147-Ц зі змінами та доповненнями, внесеними наказом Укрзалізниці 15.02.2006 №056-Ц

2. ПОЗНАКИ ТА СКОРОЧЕННЯ

АС Месплан – автоматична система документообігу замовлень на перевезення вантажів та формування планів

АРМ СТ_Д – автоматизоване робоче місце чергового по залізничній станції

АРМ КЗО – автоматизоване робоче місце комплексних заборон та обмежень

АРМ ПЗ – автоматизоване робоче місце прийомоздавальника вантажу та багажу або агента комерційного

АРМ ПКО – автоматизоване робоче місце працівників ПКО

АРМ ПТО – автоматизоване робоче місце працівників ПТО

АРМ ТВК – автоматизоване робоче місце касира товарного (вантажного) або агента комерційного

АРМ АС ВВП – автоматизоване робоче місце по отриманню автоматизованих бланків попереджень

АС ВВП-Є – єдина автоматизована система введення та видачі попереджень на поїзди рівня Укрзалізниці

АСК – автоматизовані системи керування

АСК ВП УЗ-Є – автоматизована система керування залізничною галуззю, яка поєднує усі автоматизовані системи керування впроваджені на станції, що працюють за єдиною інформаційною технологією роботи, пов'язані загальними інформаційним простором та технічними засобами.

- АСК СС – автоматизована система керування сортувальною станцією
АСК ЦВР – автоматизована система контролю за вантажем і цілісністю залізничних вагонів у русі
- ВМЗ – вагонна модель залізниці
ВМД – вантажна митна декларація
ВЧД – вагонне депо
- ГООЦ ВП ХВ – виробничий підрозділ «Харківське відділення» філії «Головний інформаційно-обчислювальний центр» АТ «Укрзалізниця»
- Д – начальник ВП «Служба роботи станцій»
ДЗР-2 – заступник начальника служби
ДМО – відділ організації вантажних перевезень
ДНЦ – поїзний диспетчер
ДРЦО – черговий по району
ДС – начальник станції залізничної
ДСГ – головний інженер станції
ДСЗ – заступник начальника станції залізничної з оперативної роботи
ДСЗМ – заступник начальника станції залізничної з вантажної та комерційної роботи
ДСЗТ – заступник начальника станції залізничної з технічної роботи
ДСП – черговий по залізничній станції
ДСПГ – черговий по сортувальній гірці
ДСПП – черговий по парку
ДСПЦ – черговий станційного поста централізації
ДСО – начальник центру станційного технологічного з оброблення поїзної інформації та перевізних документів
ДСЦ – диспетчер маневровий залізничної станції
ДСЦС – диспетчер станційний
ЕПД – електронний підпис документа
ЕЦ – електрична централізація
ЕЧ – дистанція електропостачання
- ЄКІП УЗ – єдиний корпоративний інформаційний портал АТ «Укрзалізниця»
- ЄРЦ ВСПХ – Харківський відокремлений структурний підрозділ філії «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень»
- ЄТСНВ – єдина тарифна статистична номенклатура вантажів
ЗПП – запірно-пломбувальний пристрій
ІРП – Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України
ІСИ – Інструкція з сигналізації на залізницях України
КВО – команда воєнізованої охорони
КМЗ – контейнерна модель залізниці
КЕП – кваліфікований електронний підпис
МПУКБ – механізований пункт усунення комерційних браків
РЦУП – начальник регіонального центру управління рухом
ПЕОМ – персональна електронно-обчислювальна машина

ПКО – пункт комерційного огляду поїздів та вагонів
 ПКОПД–Харків – пункт концентрації обробки перевізних документів
 ПТЕ – Правила технічної експлуатації залізниць України
 ПТО – пункт технічного огляду вагонів
 ПЧ – дистанція колії
 УМВС – угода про міжнародне вантажне сполучення
 СТЦ – станційний технологічний центр оброблення поїзної інформації та перевізних документів
 СЦБ – сигналізація, централізація і блокування
 ТГНЛ – телеграм-натурний лист
 ТНЦ – локомотивний диспетчер
 ТРА – технічно-розпорядчий акт станції
 ТПРС – технологічний процес роботи станції
 ТЧ – локомотивне депо
 ШЧ – дистанція сигналізації та зв'язку

3. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Метою Технологічного процесу роботи опорної станції Основа є розробка єдиної технології організації єдиної вантажної та комерційної роботи на станціях; роботи з пасажирськими поїздами; порядку розформування-формування поїздів; зміни локомотивів і локомотивних бригад; планування роботи станцій, заснованої на передових методах праці, дотримання послідовності і норм часу виконання технологічних операцій з пропуску, приймання, відправлення й обробки поїздів і вагонів усіх категорій.

Технологічний процес роботи опорної станції Основа забезпечує найбільш ефективно використання всіх технічних засобів для виконання операцій з переробки вагонів, приймання та відправлення поїздів з найменшим часом їх знаходження на станціях, зменшенням собівартості переробки вагонів із збереженням схоронності вантажів та рухомого складу, безпеки руху поїздів і виконання маневрової роботи із дотриманням вимог охорони праці, навколишнього природного середовища і пожежної безпеки.

Технологічний процес роботи опорної станції Основа передбачає наукову організацію праці та управління, високу культуру обслуговування пасажирів, підготовку і передачу достовірної інформації для планування і управління, інтенсифікацію використання всіх технічних засобів станції і покращення експлуатації локомотивного парку для виконання планових завдань з переробки вагонів та мінімального часу їх знаходження на станціях.

Технологічний процес роботи опорної станції Основа складено з урахуванням вимог:

- ТРА станції;
- інструкцій про порядок обслуговування і організації руху на під'їзних коліях;

- технічного оснащення станції та раціонального розміщення й використання обладнання та устаткування;
- графіка руху і плану формування поїздів;
- обсягів перевезень вантажів і пасажирів;
- оперативної інформації про поїзну і вантажну роботу;
- поїзного положення та плану маршрутизації;
- місячних технічних норм навантаження і вивантаження в цілому, за видами вантажів, типом рухомого складу та його належністю й власністю;
- завдань на розвезення місцевого вантажу і порожніх вагонів під навантаження;
- показників використання рухомого складу;
- технологічних норм на обробку поїздів, вагонів і вантажні операції;
- інформаційних технологій.

Технологічний процес роботи опорної станції Основа розроблений робочою групою, у склад якої входять: головний інженер, інженери станції і фахівці виробничих підрозділів ПЧ-7, ШЧ-5, ТЧ-3, ЕЧ-7, ВЧДЕ Основа, ВЧДР Харків-Сортувальний, КВО Основа.

Технологічний процес роботи опорної станції Основа складається з 17 розділів і додатків.

Зміни і доповнення до Технологічного процесу роботи опорної станції Основа і додатків вносяться при:

- потребі змін певних положень Технологічного процесу роботи опорної станції Основа і додатків;
- внесенні нових положень;
- перебудові колійного розвитку станції, пристроїв СЦБ та зв'язку, контактної мережі;
- новому будівництві (реконструкції) виробничих приміщень, будівель і споруд;
- зміні технології роботи (впровадження нових автоматизованих систем, зміні порядку приймання, відправлення і пропуску поїздів, виконання маневрової роботи, формування – розформування поїздів, зміні штатного розпису, посадових обов'язків тощо);
- змінах в нормативно-правових актах з охорони праці, що стосуються робіт, які виконуються на станції;
- змінах до Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи України, Інструкції з сигналізації на залізницях України та інших чинних нормативних документів, які регламентують роботу станції.

Зміни можуть вноситися також на підставі наказів, підписаних головою правління АТ «Укрзалізниця», керівником регіональної філії, начальником, заступником начальника служби роботи станцій регіональної філії.

Начальник станції залізничної є відповідальною особою за своєчасне внесення змін до Технологічного процесу роботи опорної станції Основа.

Відмітка про внесення змін та доповнень вчиняється у Переліку змін до Технологічного процесу роботи опорної станції Основа (Додаток А).

Технологічний процес роботи опорної станції Основа переукладається один раз на 10 років. При наявності численних змін і доповнень, що ускладнюють користування ним, Технологічний процес роботи опорної станції Основа повинен бути перескладений раніше 10-річного терміну.

Повна перевірка змісту Технологічного процесу роботи опорної станції Основа і додатків проводиться до 10 січня року, наступного за звітним, за станом на 01 січня. Запис про повну його перевірку вчиняється у Переліку змін до Технологічного процесу роботи опорної станції Основа (Додаток А).

4. ТЕХНІЧНА ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙНА ХАРАКТЕРИСТИКА ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА

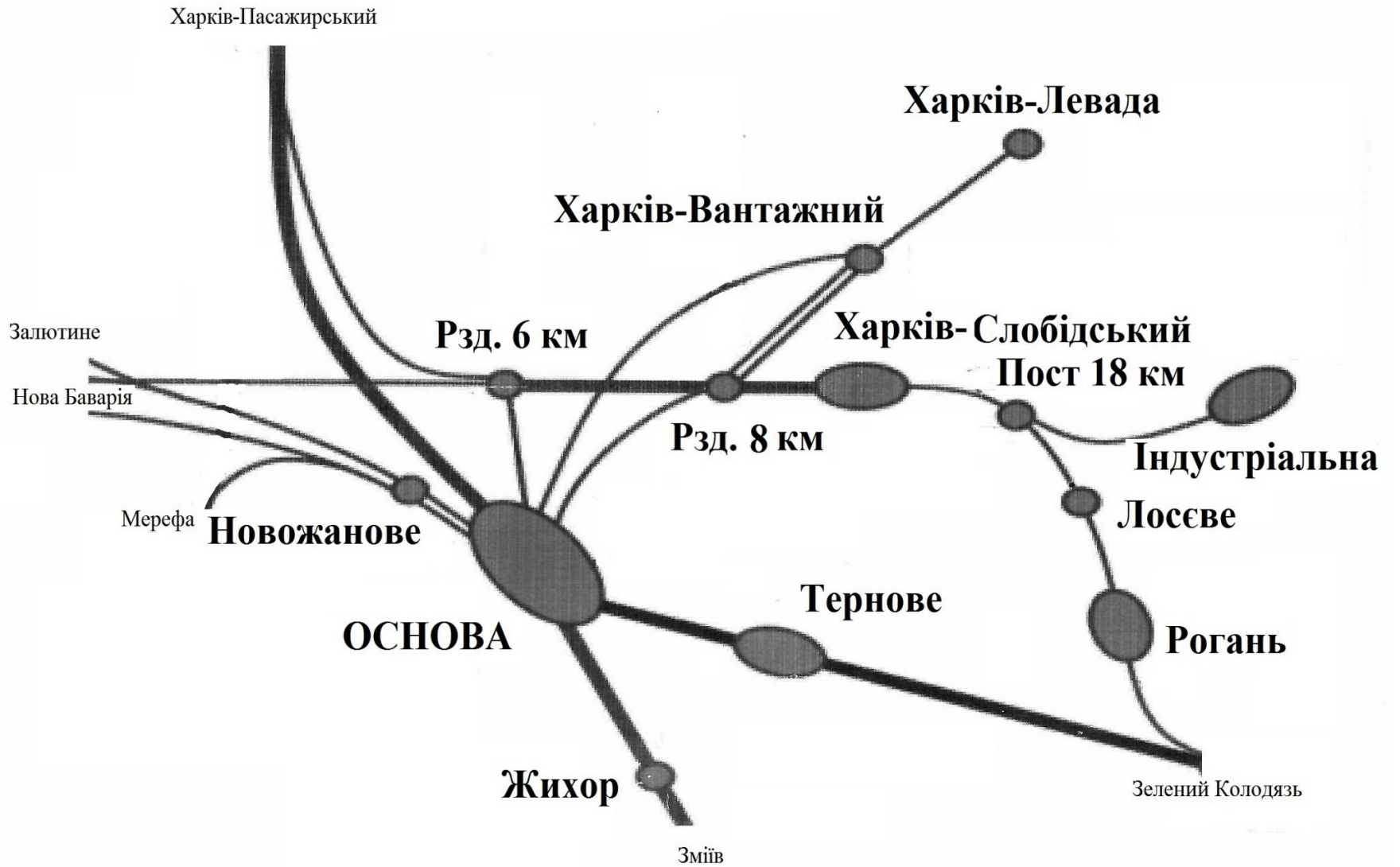
Опорній станції Основа підпорядковані 13 роздільних пунктів: 1 сортувальна станція – Основа; 3 вантажні станції – Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний; 2 пасажирські станції – Харків-Левада, Лосєве; 4 проміжні станції – Новожанове, Рогань, Тернове, Жихор; 2 роз'їзди – 6 км, 8 км, та колійний пост 18 км.

Схема опорної станції наведена на рисунку 4.1.

Характеристика роздільних пунктів наведена в таблиці 4.1.

№ з/п	Назва роздільного пункту	Код ЕСР	Призначення		Кількість приймально-отримувально-відправних	Кількість стрілочних переводів					
			за основним характером роботи	роботиза додатковим		Всього	із них облаштовано				
							ЕЦ	блоками пристроями очищення	пнеумообдужка	електрообігрів	
1.	Основа	440209	сорт.	—	49	45	371	36 7	367	36 7	0
2.	Індустріальна	440603	вант.	—	5	2	36	36	0	0	0
3.	Харків-Вантажний	440302	вант.	—	6	0	30	17	17	17	0
4.	Харків-Слобідський	440503	вант.	—	16	5	72	66	53	53	0
5.	Харків-Левада	440321	пасаж.	—	9	0	9	8	0	0	0
6.	Жихор	444356	пром.	—	3	0	7	7	0	0	0
7.	Лосєве	440533	пасаж.	—	3	0	4	4	0	0	0
8.	Рогань	440707	пром.	—	4	0	17	17	0	0	0
9.	Роз'їзд 6 км	440849	роз'їзд	—	2	0	10	10	0	0	0
10.	Роз'їзд 8 км	440213	роз'їзд	—	6	0	15	15	0	0	0
11.	Новожанове	440822	пром.	—	3	0	16	16	0	0	0
12.	Колійний пост 18 км	440529	кол. пост	—	0	0	4	4	0	0	0
13.	Тернове	431002	пром.	—	2	0	17	15	0	0	0
	Всього	—	—	—	108	52	608	58 2	420	42 0	0

Рисунок 4.1 Схе́ма опорної ста́нції Осно́ва



Технічна характеристика станцій та їх схеми наведені в технічно-розпорядчих актах (далі – ТРА) станцій, оперативний доступ до ТРА станцій та їх додатків отримується за допомогою інтернет-серверу технічно-розпорядчих актів станцій Укрзалізниці (ІС ТРА УЗ), який встановлено на робочих місцях причетних працівників станцій.

Загальна технічна та експлуатаційна характеристика станцій Основа, Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний, Харків-Левада та Лосєве, що входять до складу станції Основа як опорної, викладена в Технологічних процесах цих станцій, які наведені в додатках.

4.1. Технічна та експлуатаційна характеристика станції Тернове, Жихор, Новожанове, Рогань, роз'їзд 6 км, роз'їзд 8 км, колійний пост 18 км

4.1.1. Технічна характеристика станції Тернове

Станція Тернове за характером виконуваної роботи та технічним оснащенням є проміжною станцією, за обсягами роботи – 4 класу.

До станції Тернове примикають 2 перегони:

– у непарному напрямку – Тернове – Зелений Колодязь двоколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у парному напрямку – Тернове – Основа двоколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний розвиток, спеціалізація колій, їх довжина, наявність контактної мережі станції Тернове зведені в таблиці 4.2.

Таблиця 4.2 – Характеристика колійного розвитку станції Тернове

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
I	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних пасажирських і вантажних поїздів; для приймання, відправлення парних пасажирських і вантажних поїздів.	73	1072
II	Головна для приймання, відправлення, пропускання парних пасажирських і вантажних поїздів.	65	956
ПАП	Головна для приймання, відправлення та пропускання парних вантажних та пасажирських поїздів	53	791

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
3	Приймально-відправна для приймання, відправлення, пропускання непарних вантажних поїздів; для приймання, відправлення парних вантажних поїздів.	64	936
4	Приймально-відправна для приймання, відправлення, пропускання парних вантажних поїздів; для приймання, відправлення непарних вантажних поїздів.	58	850
8	Витяжна для стоянки вагонів вагових майстерень.	43	630
10	Запобіжна	2	38
11	З'єднувальна	4	59

Перелік під'їзних колій, фронт навантаження/вивантаження вагонів, ким обслуговується зведено в таблиці 4.3.

Таблиця 4.3 – Характеристика під'їзних колій

№ з/п	Кількість під'їзних колій	Допустима швидкість руху під'їзними коліями	Фронт навантаження/вивантаження	Хто обслуговує
1	9	5-20	4-105	9 – власник під'їзної колії

На території станції та прилеглих перегонах розташовані 3 переїзди:

– переїзд на станції на 9км+035м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація без шлагбаумів. Робота переїзної сигналізації на переїзді 10 км контролюється на пульт-табло ДСП Тернове;

– переїзд на перегоні станція Тернове – станція Основа на 4км+476м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії ПЧ-7. Автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними шлагбаумами з перекриттям всієї проїзної частини. Робота переїзної сигналізації на переїзді 5 км контролюється на пульт-табло ДСП Тернове;

– переїзд на перегоні станція Тернове – станція Зелений Колодязь на 13км+191м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація без шлагбаумів. Робота переїзної сигналізації на переїзді 14 км контролюється на пульт-табло ДСП Зелений Колодязь.

Станція має 15 централізованих стрілочних переводів та 2 нецентралізованих стрілочних перевода.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється черговими по залізничній станції (далі – ДСП) з поста ЕЦ, управління нецентралізованими стрілочними переводами здійснюється складачем поїздів станції.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

Пост ЕЦ обладнаний: зв'язком з поїзним диспетчером; зв'язком з енергодиспетчером; постанційним зв'язком; лінійно-коліїним зв'язком; зв'язком електромеханіків; міжстанційним зв'язком; перегінним зв'язком з переїздом 5 км; прямим зв'язком з переїздом 5 км, агентами комерційними, квартирою ШН СЦБ, квартирою ШЦМ СЦБ; стрілочним зв'язком; станційним радіозв'язком; технологічним зв'язком; парковим зв'язком гучномовного оповіщення; поїзним радіозв'язком КХ та УКХ.

Для виконання маневрової роботи на станції використовується один диспетчерський локомотив серії ЧМЕЗ виробничого підрозділу «Локомотивне депо Харків-Сортувальний» (ТЧ-10), який обслуговується локомотивною бригадою виробничого підрозділу «Локомотивне депо Основа» (ТЧ-3).

Станція Тернове має два маневрові райони:

– парна горловина станції: колії №№I, II, 3, 4, 8. Підбирання місцевих вагонів. Причеплення, відчеплення та перестановка окремих груп вагонів. Подавання вагонів під вантажні операції та прибирання після їх закінчення.

– непарна горловина станції: колії №№I, II, 3, 4, 11. Підбирання місцевих вагонів. Причеплення, відчеплення та перестановка окремих груп вагонів. Подавання вагонів під вантажні операції та прибирання після їх закінчення

Наявність на станції пасажирських і вантажних пристроїв наведений в таблиці 4.4.

Таблиця 4.4 – Дані з розміщення пасажирських і вантажних пристроїв на станції

Парки (райони) і номери колій	Назва пристроїв	Довжина, м
Поміж коліями №I та №II	Низька пасажирська платформа	210,7 м
Над коліями № I, II, 3, 4	Пішохідний міст з виходом на низьку пасажирську платформу поміж коліями №I та №II, на узбіччя колій №3 та №4	41,0 м
Біля пасажирської будівлі	Перон з виходом на пішохідний міст з Південного боку	206,7 м

Дані з освітлення станційних колій наведені в таблиці 4.5

Таблиця 4.5 – Освітлення станційних колій

Де встановлено	Кількість			інших точок
	щогл		гірлянд, світильників	
	прожекторів	ксенонових		
Переїзд по станції	—	—	—	4
В непарній горловині в бік станції Основа	—	—	—	3
В парній горловині станції в сторону Основа	—	—	—	3
На низькій пасажирській платформі	—	—	—	4
Вздовж поста ЕЦ біля колії №3	—	—	—	4
В парній горловині станції в бік Куп`янська, колія №3	—	—	—	1
В парній горловині станції в бік Куп`янська	—	—	—	5

Немасштабна схема станції Тернове із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, постів ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, під'їзних колій, що примикають до неї, наведена на рисунку 4.2.

Тернове
4 класу
проміжна

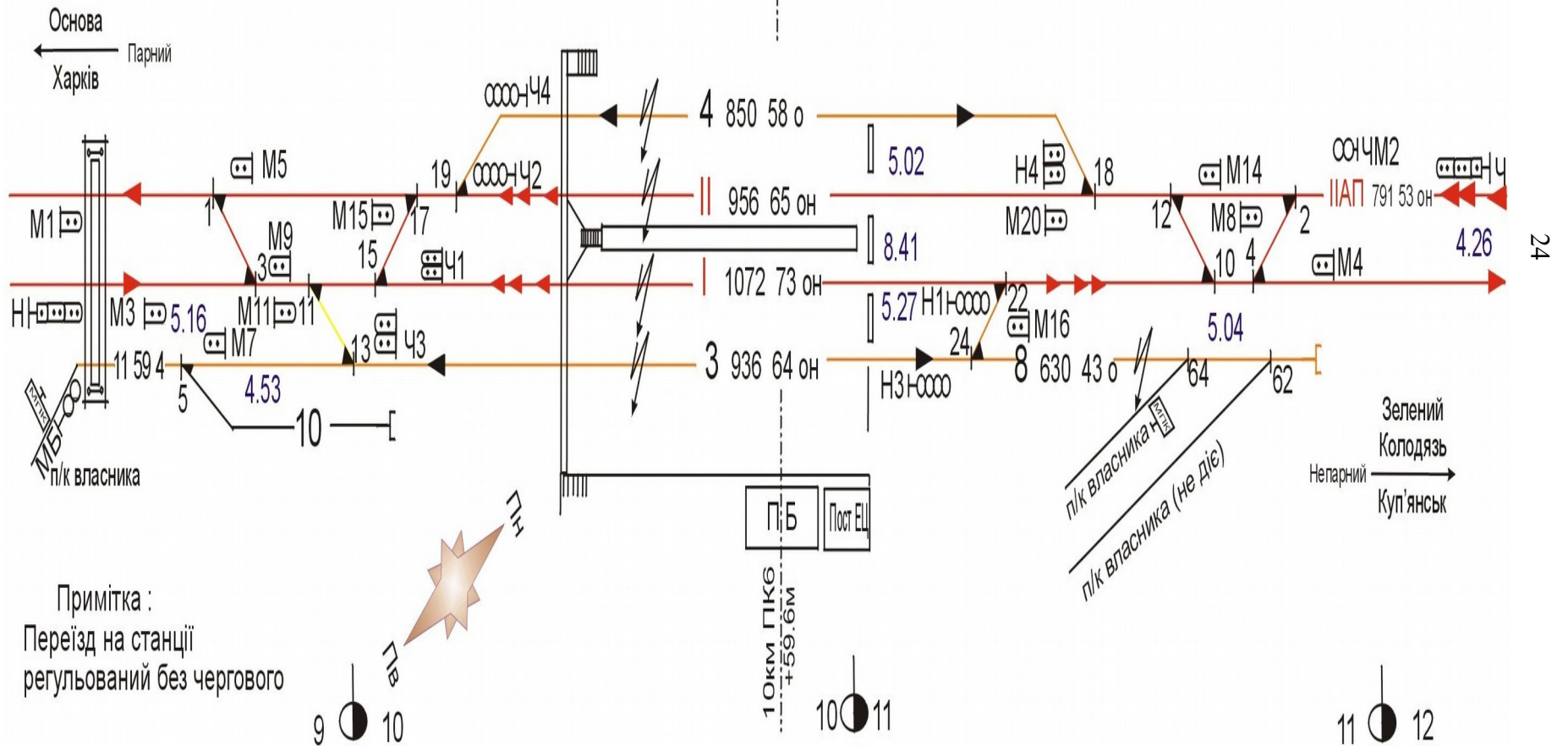


Рисунок 4.2 – Немасштабна схема станції Тернове

4.1.2. Технічна характеристика станції Жихор

Станція Жихор за характером виконуваної роботи та технічним оснащенням є проміжна станція, за обсягами роботи – 5 класу.

До станції Жихор примикає 2 перегони:

- у непарному напрямку – Жихор – Зміїв двоколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;
- у парному напрямку – Жихор – Основа двоколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний розвиток, спеціалізація колій, їх довжина, наявність контактної мережі станції Жихор зведені в таблиці 4.6.

Таблиця 4.6 – Характеристика колійного розвитку станції Жихор

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
I	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних пасажирських та вантажних поїздів	82	1195
II	Головна для приймання, відправлення, пропускання парних пасажирських та вантажних поїздів	55	818
3	Приймально-відправна для приймання, відправлення парних та непарних пасажирських та вантажних поїздів	82	1195
4т	Відстійна	3	44

Під'їзних колій на станції Жихор не має.

На території станції та прилеглих перегонах розташовані 3 переїзди:

- переїзд на перегоні станція Жихор – станція Основа на 256км+226м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними шлагбаумами. Робота переїзної сигналізації переїзду 257 км контролюється на пульт-табло ДСП Жихор;

- переїзд на станції Жихор у непарній горловині на 257км+302м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з напівавтоматичними шлагбаумами. Робота переїзної сигналізації переїзду 258 км контролюється на пульт-табло ДСП Жихор;

- Переїзд на перегоні станція Жихор – станція Зміїв на 266км+849м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними шлагбаумами. Робота переїзної сигналізації переїзду 267 км контролюється на пульт-табло ДСП Жихор.

Станція має 7 централізованих стрілочних переводів.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється ДСП з поста ЕЦ.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

Для організації роботи на станції є в наявності: поїзний диспетчерський зв'язок (ДНЦ); енергодиспетчерський зв'язок (ЕЧЦ); міжстанційний диспетчерський зв'язок зі станцією Зміїв, станцією Основа ЕЦ-2 ДСП-4; перегінний зв'язок електромеханіків; прямий зв'язок з черговими по переїздам 257 км, 258 км, 267 км; майстернею СЦБ; змінним інженером ШЧ-5; комутатором ЦТС Харків; комутатором ЦТС Основа; квитковою касою; конторою ПД-1; диспетчером ПЧ-5; автоматичний телефонний зв'язок; поїзний радіозв'язок (ПРЗ-КХ) – для зв'язку ДНЦ, ДСП Жихор з локомотивними бригадами; поїзний радіозв'язок (ПРЗ-УКХ) – для зв'язку ДСП Жихор з локомотивними бригадами; двосторонній парковий зв'язок (гучномовний зв'язок) – для переговорів з працівниками філії, які працюють на коліях станції, та для інформування пасажирів.

Маневрові локомотиви на станції Жихор відсутні.

Наявність на станції пасажирських і вантажних пристроїв наведений в таблиці 4.7.

Таблиця 4.7 – Дані з розміщення пасажирських і вантажних пристроїв на станції

Парки (райони) і номери колій	Назва пристроїв	Довжина, м
Поміж коліями №І- ІІ	Низька пасажирська платформа	210,2 м
Над коліями №3- ІІ	Пішохідний міст з виходом до колій №3, І, ІІ	63,0 м
Вздовж колії №3	Низька пасажирська платформа	209,0 м

Дані з освітлення станційних колій наведений в таблиці 4.8.

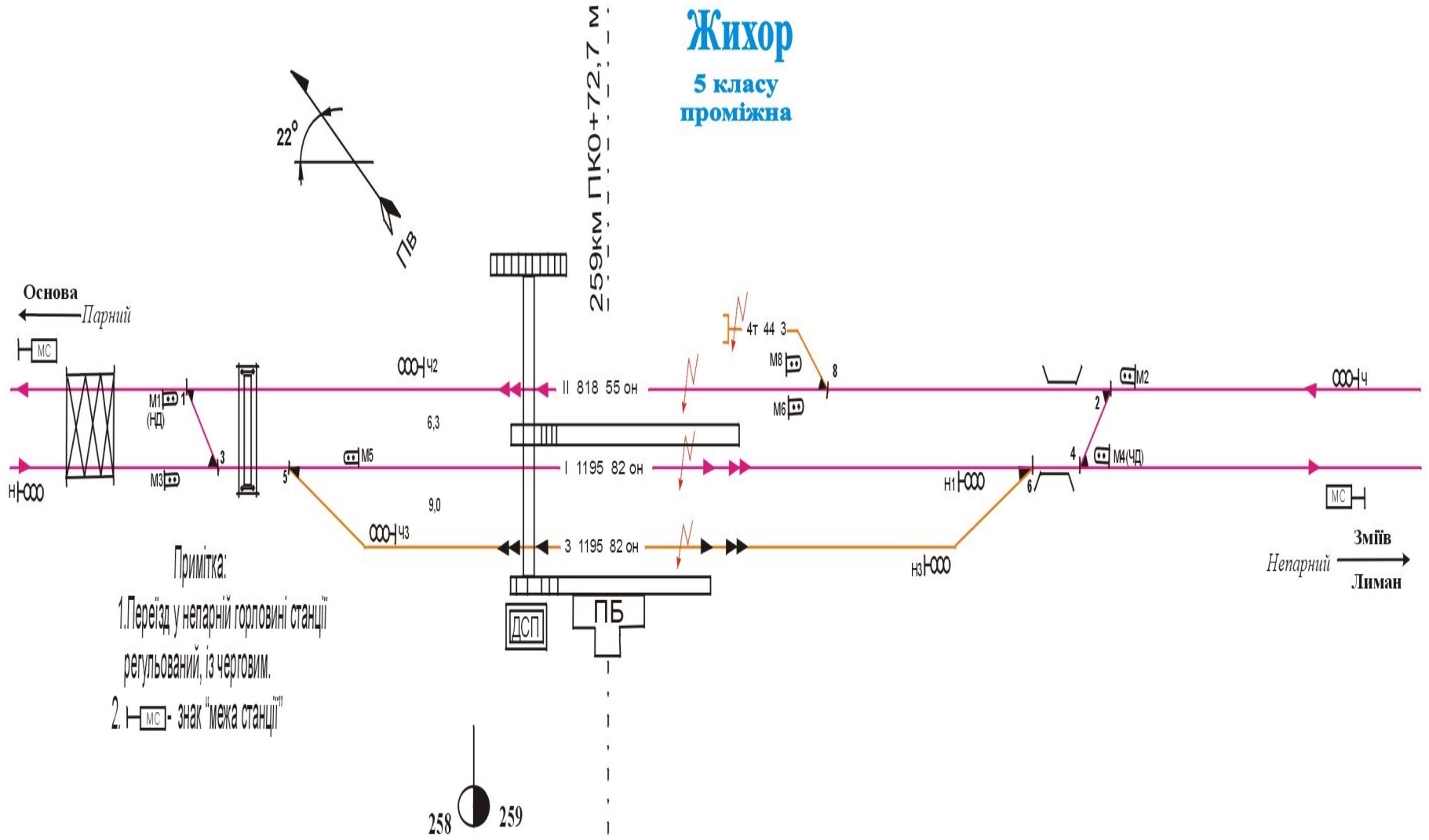
Таблиця 4.8 – Освітлення станційних колій

Де встановлено	Кількість			інших точок
	щогл		гірлянд, світильників	
	прожекторів	ксенонових		
Уздовж низької пасажирської платформи	—	—	—	6
У непарній горловині станції	—	—	—	6
У парній горловині станції	—	—	—	3

Де встановлено	Кількість			інших точок
	щогл		гірлянд, світильників	
	прожекторів	ксенонових		
Вздовж колії №II	—	—	—	2
Поміж коліями №I-3	—	—	—	4

Немасштабна схема станції Жихор із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, постів ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, під'їзних колій, що примикають до неї, наведена на рисунку 4.3.

Рисунок 4.3 – Немасштабна схема станції Жихор



4.1.3. Технічна характеристика станції Новожанове

Станція Новожанове за характером виконуваної роботи та технічним оснащенням є проміжна станція, за обсягами роботи – 5 класу.

До станції Новожанове примикає 4 перегони:

– у непарному напрямку – Новожанове – Основа триколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у парному напрямку – Новожанове – Харків-Пасажирський одноколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

– у парному напрямку – Новожанове – Нова-Баварія двоколіїний, обладнаний одностороннім автоматичним блокуванням (колія II), двостороннім автоматичним блокуванням (колія I), основний вид тяги – електричний.

– у парному напрямку – Новожанове – Залютине одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний розвиток, спеціалізація колій, їх довжина, наявність контактної мережі станції Новожанове зведені в таблиці 1.8.

Таблиця 4.9 – Характеристика колійного розвитку станції Новожанове

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
I	Головна для приймання, відправлення, пропускання парних і непарних пасажирських та вантажних поїздів	51	753
II	Головна для приймання, відправлення, пропускання парних пасажирських та вантажних поїздів	53	788
4+4А	Приймально-відправна для приймання, відправлення непарних вантажних поїздів	41	615
4А	Приймально-відправна для відправлення парних вантажних поїздів	12	217
4	Приймально-відправна для приймання парних вантажних поїздів із станцій Основа, Харків- Пасажирський та для відправлення непарних вантажних поїздів на станцію Основа	14	233
6А	Приймально-здавальна	17	246
7	Запобіжна	2	38
8	Витяжна	6	89
10	Запобіжна	1	14

Перелік під'їзних колій, фронт навантаження/вивантаження вагонів, ким обслуговується зведено в таблиці 4.10.

Таблиця 4.10 – Характеристика під'їзних колій

№ з/п	Кількість під'їзних колій	Допустима швидкість руху під'їзними коліями	Фронт навантаження/вивантаження	Хто обслуговує
1	2	5-20	4-105	2 – власник під'їзної колії

На станції є технологічний проїзд, розташований на 2км ПК5 станції Новожанове, який перетинає приймально-здавальну колію №6А та ділянку колії 11-28СП. Проїзд не обладнаний пристроями переїзної сигналізації. Відповідальний за організацію руху через технологічний проїзд ДСП. Порядок пропуску автотранспорту через технологічний проїзд здійснюється згідно «Порядку проїзду через технологічний проїзд по станції Новожанове».

Станція має 16 централізованих стрілочних переводів.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється ДСП з поста ЕЦ.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

Для організації роботи на станції є в наявності: поїзний диспетчерський зв'язок; енергодиспетчерський зв'язок; поїзний радіозв'язок (ПРЗ-КХ, ПРЗ УКХ) з машиністами поїздів; маневровий радіозв'язок з машиністами локомотивів та складачами поїздів; міжстанційний зв'язок з ДСП Залютине, Нова Баварія, Основа, Харків-Пасажирський парк «Н»; стрілочний зв'язок; гучномовний парковий зв'язок (двосторонній); телефонний зв'язок через АТС; дублюючий телефонний апарат ОТС SI 2000.

Подавання та забирання вагонів на під'їзні колії виконується маневровим локомотивом серії ЧМЕЗ виробничого підрозділу «Локомотивне депо Харків-Сортувальний» (ТЧ-10), який обслуговуються локомотивною бригадою виробничого підрозділу «Локомотивне депо Основа» (ТЧ-3) та складачем поїздів станції Основа згідно «Технології організації вантажної та комерційної роботи з обслуговування під'їзних колій, що примикають до станції Новожанове».

Станція Новожанове має два маневрові райони:

- парна горловина: колії №I, II, 4, 6А, 8. Маневрові пересування, подавання (прибирання) вагонів на (з) під'їзних колій
- непарна горловина: колії №I, II, 4А. Маневрові пересування.

Наявність на станції пасажирських і вантажних пристроїв наведений в таблиці 4.11.

Таблиця 4.11 – Дані з розміщення пасажирських і вантажних пристроїв на станції

Парки (райони) і номери колій	Назва пристроїв	Довжина, м
1	2	3
Біля колії №II	Висока пасажирська платформа	216,0 м
Над коліями №№II-4	Пішохідний міст з виходом до колій №II, 4	31,0 м

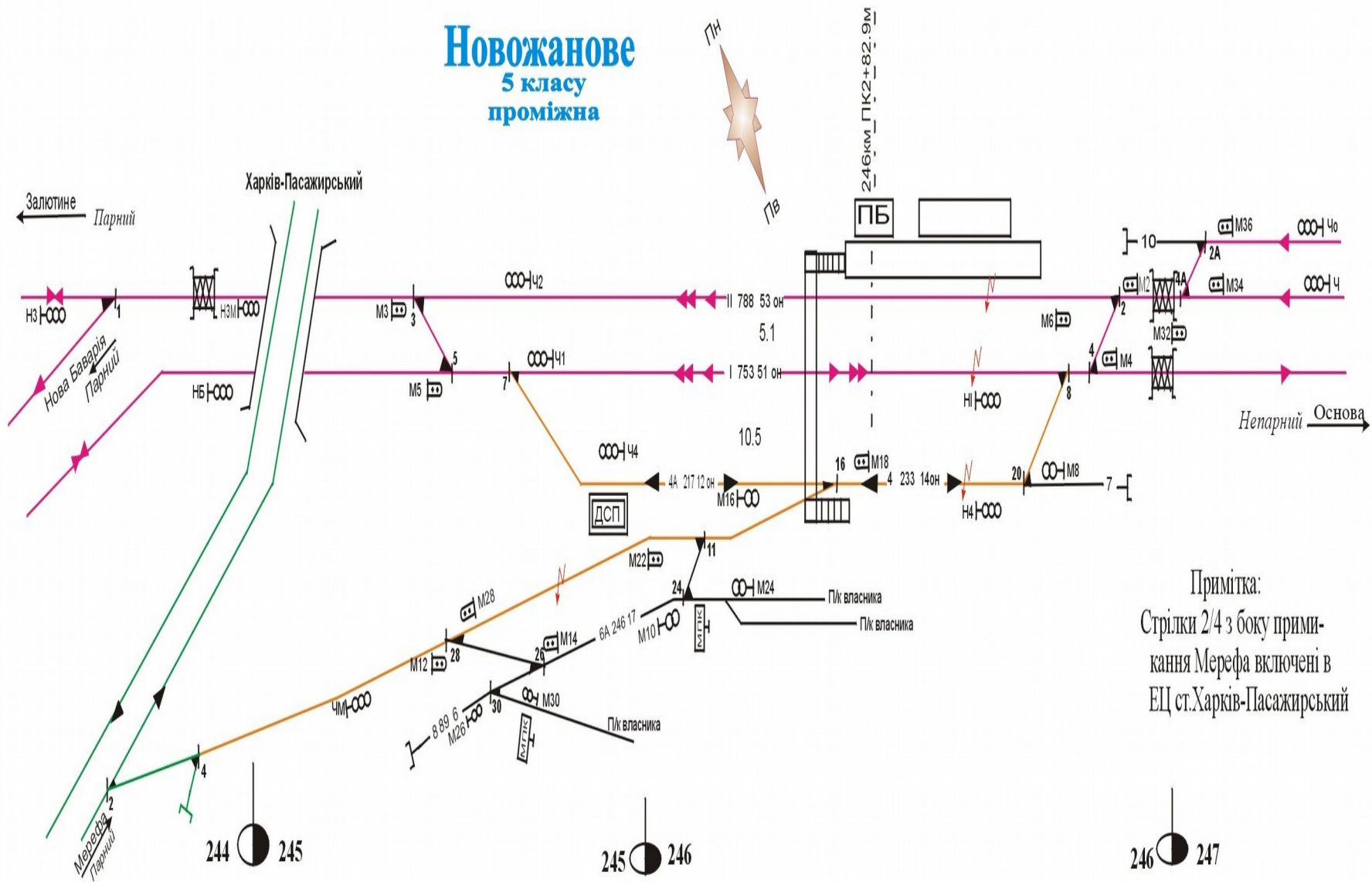
Дані з освітлення станційних колій. наведений в таблиці 4.12.

Таблиця 4.12 – Освітлення станційних колій

Де встановлено	Кількість			інших точок
	щогл		гірлянд, світильників	
	прожекторів	ксенонових		
На високій пасажирській платформі	—	—	—	3
В парній горловині в районі стрілок №2, 4А, 8	—	—	—	4
В непарній горловині в районі стрілок №3, 5, 7	—	—	—	3
В парній горловині в районі залізничного моста 246 км пк9	—	—	—	4
В районі поста ЕЦ	1/2	—	—	3
В районі технологічного проїзду	—	—	—	2
Біля пішохідного мосту	—	—	—	1

Немасштабна схема станції Новожанове із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, постів ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, під'їзних колій, що примикають до неї, наведена на рисунку 4.4.

Рисунок 4.4 – Немасштабна схема станції Новожанове



4.1.4. Технічна характеристика станції Рогань

Станція Рогань за характером виконуваної роботи та технічним оснащенням є проміжна станція, за обсягами роботи – 4 класу.

До станції Рогань примикає 2 перегони:

- у непарному напрямку – Рогань – Зелений Колодязь одноколіїний, обладнаний двостороннім автоблокуванням, основний вид тяги – електричний;
- у парному напрямку – Рогань – Лосеве одноколіїний, одноколіїний, обладнаний двостороннім автоблокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний розвиток, спеціалізація колій, їх довжина, наявність контактної мережі станції Рогань зведені в таблиці 4.13.

Таблиця 4.13 – Характеристика колійного розвитку станції Рогань

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
1	Приймально-відправна для приймання, відправлення непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів та пропускання непарних пасажирських і вантажних поїздів	41	611
II	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	43	651
3	Приймально-відправна для приймання, відправлення непарних і парних вантажних поїздів	39	584
4	Приймально-відправна для приймання, відправлення непарних і парних вантажних поїздів	46	689
6	Запобіжна	—	5
10	Виставна	12	169

Перелік під'їзних колій, фронт навантаження/вивантаження вагонів, ким обслуговується зведено в таблиці 4.14.

Таблиця 4.14 – Характеристика під'їзних колій

№ з/п	Кількість під'їзних колій	Допустима швидкість руху під'їзними коліями	Фронт навантаження/вивантаження	Хто обслуговує
1	9	5-20	4-105	2 – залізниця; 1 – залізниця/власник під'їзної колії; 6 – власник під'їзної колії

На території станції та прилеглих перегонах розташовані 2 переїзди:

- переїзд на станції Рогань у парній горловині на 27км+787м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з напівавтоматичними шлагбаумами з перекриттям всієї проїзної частини. Робота переїзної сигналізації переїзду 28 км контролюється на пульт-табло ДСП Рогань;

- переїзд на перегоні станція Рогань – станція Лосєве на 23км+093м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація з відеонаглядом. Робота переїзної сигналізації переїзду 24 км контролюється на пульт-табло ДСП Лосєве;

Станція має 17 централізованих стрілочних переводів.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється ДСП з поста ЕЦ.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

Для організації роботи на станції є в наявності: поїзний диспетчерський зв'язок (ДНЦ); енергодиспетчерський зв'язок (ЕЧЦ); міжстанційний зв'язок з ДСП станції Лосєве, Зелений Колодязь; постанційний зв'язок; перегінний зв'язок; прямий внутрішньостанційний зв'язок з черговим по переїзду 28 км, з бригадиром колії, телефонний зв'язок з абонентами філії (АТС Харків-Слобідський); поїзний радіозв'язок з ДСП станції Лосєве, Зелений Колодязь та машиністами поїзних локомотивів, маневровий радіозв'язок зі складачами поїздів та машиністами маневрових локомотивів, гучномовний парковий зв'язок (двосторонній)

Для виконання маневрової роботи на станції використовується один диспетчерський локомотив серії ЧМЕЗ виробничого підрозділу «Локомотивне депо Харків-Сортувальний» (ТЧ-10).

Станція Рогань має два маневрові райони:

- парна горловина: колії №№1, II, 3, 4. Подавання вагонів під вантажні операції та прибирання після їх закінчення; підбирання місцевих вагонів; причеплення, відчеплення та перестановка окремих груп вагонів;

- непарна горловина: колії №№1, II, 3, 4. Подавання вагонів під вантажні операції та прибирання після їх закінчення; підбирання місцевих вагонів; причеплення, відчеплення та перестановка окремих груп вагонів.

Наявність на станції пасажирських і вантажних пристроїв наведений в таблиці 4.15.

Дані з освітлення станційних колій наведений в таблиці 4.16.

Таблиця 4.15 – Дані з розміщення пасажирських і вантажних пристроїв на станції

Парки (райони) і номери колій	Назва пристроїв	Довжина, м
Між коліями №1 та II	Висока пасажирська платформа	210 м

Таблиця 4.16 – Освітлення станційних колій

Де встановлено	Кількість			
	щогл		гірлянд, світильників на них	інших точок освітлення
	прожекторів на них	ксенонових ламп		
1	2	3	4	5
Парна горловина станції	—	—	—	8
Непарна горловина станції	—	—	—	3
В районі переїзду 28 км	—	—	—	4
Вздовж колії №1 на пасажирській платформі	—	—	—	4
Вздовж колії №3	—	—	—	6
Вздовж колії №4	—	—	—	4

Немасштабна схема станції Рогань із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, постів ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, під'їзних колій, що примикають до неї, наведена на рисунку 4.5.

4.1.5. Технічна характеристика роз'їзду 6 км

Роз'їзд 6 км за характером виконуваної роботи та технічному оснащенню є роз'їздом, за обсягами роботи – 5 класу.

До роз'їзду 6 км примикає 5 перегонів:

– у непарному напрямку – роз'їзд 6 км – Нова-Баварія одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у непарному напрямку – роз'їзд 6 км – Харків-Пасажирський одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у парному напрямку – роз'їзд 6 км – Основа одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

– у парному напрямку – роз'їзд 6 км – роз'їзд 8 км Новоселівська колія – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

– у парному напрямку – роз'їзд 6 км – роз'їзд 8 км Новобаварська колія – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний розвиток, спеціалізація колій, їх довжина, наявність контактної мережі роз'їзда 6 км зведені в таблиці 4.17.

Таблиця 4.17 – Характеристика колійного розвитку роз'їзду 6 км

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
1	Головна для приймання, відправлення, пропускання парних і непарних пасажирських та вантажних поїздів	18	292
2	Приймально-відправна для приймання, відправлення, пропускання парних і непарних пасажирських та вантажних поїздів	16	261
3	Запобіжна	—	1
4	Запобіжна	2	37
5	Запобіжна	—	3

Під'їзних колій на роз'їзді 6 км не має.

На території станції та прилеглих перегонах розташовані 5 переїздів:

– переїзд на станції Харків-Пасажирський на 3км+850м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 4 км контролюється на пульт-табло ДСП Харків-Пасажирський.

– переїзд на станції роз'їзд 6 км у парній горловині на 6км+462м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7 км контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 6 км.

– переїзд на станції роз'їзд 8 км Новоселівська колія на 6км+530м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7 км контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км.

– переїзд на перегоні роз'їзд 6 км – роз'їзд 8 км Новобаварська колія на 3км+873м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7км (який розташований на перегоні роз'їзд 6 км – роз'їзд 8 км по Новобаварській колії на 3км+873м) контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км

– переїзд на станції роз'їзд 8 км Люботинська колія на 4км+242м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7км (який розташований на роз'їзді 8 км по Люботинській колії на 4км+242м) контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км.

Роз'їзд має 10 централізованих стрілочних переводів.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється черговими по роз'їзду з поста ЕЦ.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

Для організації роботи на станції є в наявності: поїзний радіозв'язок для переговорів ДСП з машиністом поїзного локомотива КВ діапазону та «KENWOOD» УКВ діапазону, двосторонній (гучномовний) парковий зв'язок для переговорів ДСП зі складачем поїздів, працівниками колії, електромеханіком СЦБ і зв'язку, дистанції електропостачання, поїзний диспетчерський зв'язок, зв'язок з енергодиспетчером, міжстанційний зв'язок, телефонний зв'язок АТС, прямий зв'язок з КВО.

Маневрові локомотиви на роз'їзді 6 км відсутні.

Наявність на роз'їзді пасажирських і вантажних пристроїв наведений в таблиці 4.18.

Таблиця 4.18 – Дані з розміщення пасажирських і вантажних пристроїв на роз'їзді

Парки (райони) і номери колій	Назва пристроїв	Довжина, м
1	2	3
Поміж коліями №І-2	Низька пасажирська платформа	236 м

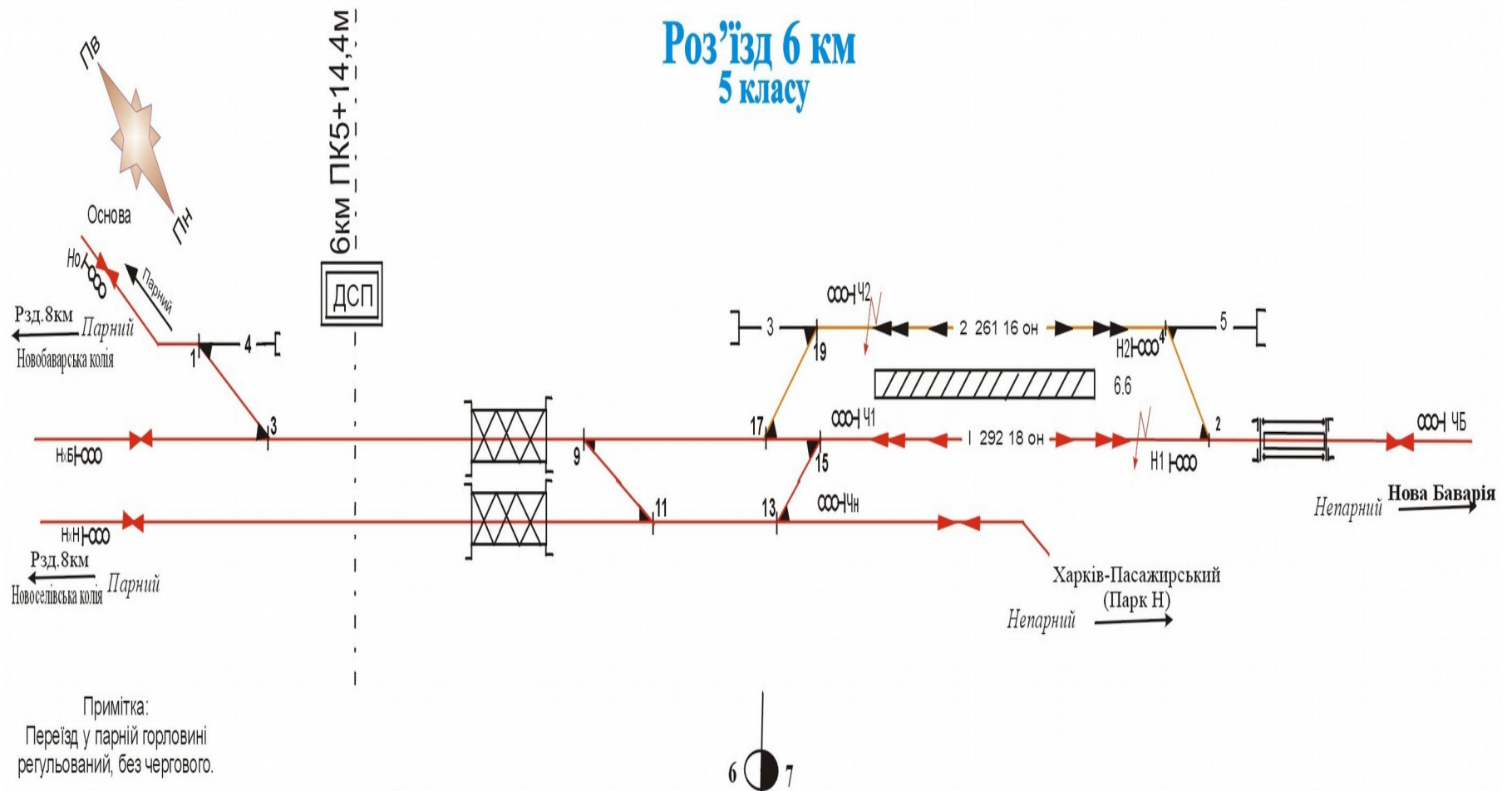
Дані з освітлення станційних колій наведені в таблиці 4.19.

Таблиця 4.19 – Освітлення станційних колій

Де встановлено	Кількість			
	щогл		гірлянд, світильників на них	інших точок освітлення
	прожекторів на них	ксенонових ламп		
1	2	3	4	5
Біля приміщення поста ЕЦ	—	—	—	7
На пасажирській платформі	—	—	—	7

Немасштабна схема роз'їзду 6 км із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, постів ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, що примикають до неї, наведена на рисунку 4.6.

Рисунок 4.6 – Немасштабна схема роз'їзду 6 км



4.1.6. Технічна характеристика роз'їзду 8 км

Роз'їзд 8 км за характером виконуваної роботи та технічному оснащенню є роз'їздом, за обсягами роботи – 5 класу.

До роз'їзду 8 км примикає 7 перегонів:

– у непарному напрямку – роз'їзд 8 км – роз'їзд 6 км Новоселівська колія – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у непарному напрямку – роз'їзд 8 км – роз'їзд 6 км Новобаварська колія – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у непарному напрямку – роз'їзд 8 км – Основа одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний

– у непарному напрямку – роз'їзд 8 км – Харків-Вантажний (деповська колія) обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у парному напрямку – роз'їзд 8 км – Харків-Слобідський Новоселівська колія – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у парному напрямку – роз'їзд 8 км – Харків-Слобідський Новобаварська колія – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний;

– у парному напрямку – роз'їзд 8 км – Харків-Вантажний (Люботинська колія через з'їзд 2А/4А) одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний розвиток, спеціалізація колій, їх довжина, наявність контактної мережі роз'їзда 8 км зведені в таблиці 4.20.

Таблиця 4.20 – Характеристика колійного розвитку роз'їзду 8 км

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
ІА	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	13	226
І	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	34	520
ІБ	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	25	387
ІІ	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	54	793

№№ колій	Призначення колій	Місткість в умовних вагонах	Корисна довжина в м
III	Головна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	61	903
5	Приймально-відправна для приймання, відправлення, пропускання непарних і парних пасажирських та вантажних поїздів	13	219
6	Запобіжна	—	/
8	Запобіжна	—	12
9	Запобіжна	1	14

Під'їзних колій на роз'їзді 8 км не має.

До роз'їзду 8 км примикає виробничий підрозділ «Моторвагонне депо «Харків» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (РПЧ-1).

На території станції та прилеглих перегонах розташовані 5 переїздів:

– переїзд на перегоні роз'їзд 8 км – станція Харків-Вантажний (деповська колія) на 530м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 1 км контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км;

– переїзд на станції роз'їзд 8 км у непарній горловині на 8км+050м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з напівавтоматичними шлагбаумами. Робота переїзної сигналізації на переїзді 9 км контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км;

– переїзд на станції роз'їзд 8 км Новоселівська колія у парній горловині на 6км+530м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7 км контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км;

– переїзд на перегоні роз'їзд 8 км – роз'їзд 6 км (Новобаварська колія) на 3км+873м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7км (який розташований на перегоні роз'їзд 6 км – роз'їзд 8 км по Новобаварській колії на 3км+873м) контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км;

– переїзд на станції роз'їзд 8 км Люботинська колія через з'їзд 2А/4А на 4км+242м – регульований. Переїзд без чергового. Автоматична світлофорна сигналізація. Робота переїзної сигналізації на переїзді 7км (який розташований на 4км+242м по Люботинській колії через з'їзд 2А/4А) контролюється на пульт-табло ДСП роз'їзду 8 км;

Роз'їзд має 15 централізованих стрілочних переводів.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється черговими по роз'їзду з поста ЕЦ.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування

стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

Для організації роботи на станції є в наявності: поїзний диспетчерський зв'язок з ДНЦ; енергодиспетчерський зв'язок з ЕЧЦ; міжстанційний зв'язок зі станцією Харків-Вантажний, Харків-Слобідський, Основа, роз'їзд 6 км; постанційний зв'язок для службових перемовин лінійних робітників, які знаходяться на проміжних станціях даної дільниці; лінійно-колійний зв'язок для оперативного керівництва лінійними робітниками дистанції колії та перемовин лінійних робітників між собою; прямий зв'язок з ТЧД «Харків», переїздом 9 км; ПД; електромеханіками СЦБ; телефонний зв'язок №22-97 (АТС Харків-Слобідський) та №30-51 (АТС Основа); поїзний радіозв'язок – для зв'язку ДСП 8 км з ДСП Харків-Вантажний, ДСП Харків-Слобідський, а також з машиністами локомотивів; гучномовний радіозв'язок – для зв'язку ДСП 8 км з робітниками залізниці на коліях (ПЧ, ШЧ, ЕЧ та інші).

Для виконання маневрової роботи на станції використовується один диспетчерський локомотив серії ЧМЕЗ виробничого підрозділу «Локомотивне депо Харків-Сортувальний» (ТЧ-10), та один Електропоїзд ЕР2 виробничого підрозділу «Моторвагонне депо «Харків» (РПЧ-1)

Роз'їзд 8 км має два маневрові райони:

– непарна горловина: колії №ІА, ІІ, ІІІ, 5 перестановка електропоїздів ЕР2 (електропоїзд ЕР2); непарна горловина: колії №ІА, ІІ, ІІІ, 5 маневрові пересування (диспетчерський локомотив ЧМЭЗ);

– парна горловина: колії №ІБ, ІІ, ІІІ маневрові пересування (диспетчерський локомотив ЧМЭЗ);

Наявність на роз'їзді пасажирських і вантажних пристроїв наведений в таблиці 4.21.

Таблиця 4.21 – Дані з розміщення пасажирських і вантажних пристроїв на роз'їзді

Парки (райони) і номери колій	Назва пристроїв	Довжина, м
1	2	3
Поміж коліями №ІА-5	Низька пасажирська платформа	206,8 м
Поміж коліями №ІІ-ІІІ	Низька пасажирська платформа	173,7 м

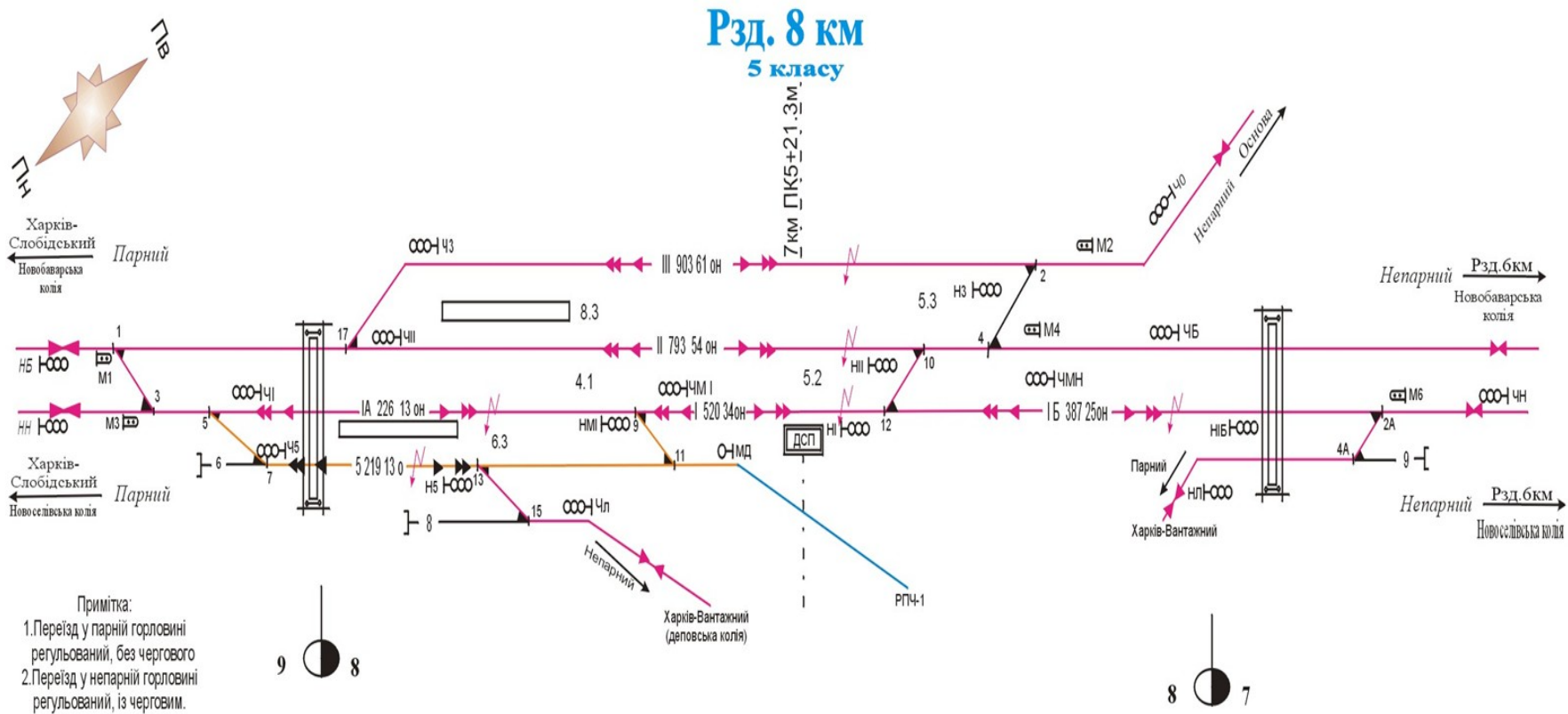
Дані з освітлення станційних колій наведений в таблиці 4.22.

Таблиця 4.22 – Освітлення станційних колій

Де встановлено	Кількість			
	щогл		гірлянд, світильників на них	інших точок освітлення
	прожекторів на них	ксенонових ламп		
1	2	3	4	5
Освітлення парної горловини станції	—	—	—	—
Освітлення пасажирських платформ	—	—	—	5
Освітлення непарної горловини станції	—	—	—	4

Немасштабна схема роз'їзду 8 км із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, поста ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, що примикають, наведена на рисунку 4.7.

Рисунок 4.7 – Немасштабна схема роз'язду 8 км



4.1.7. Технічна характеристика колійного поста 18 км

Колійний пост 18 км за обсягами роботи – 5 класу.

До колійний посту 18 км примикає 3 перегони:

– у непарному напрямку – колійний пост 18 км – станція Індустріальна – одноколіїний, обладнаний двостороннім напівавтоматичним блокуванням, основний вид тяги – тепловозний.

– у непарному напрямку – колійний пост 18 км – станція Лосєве – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

– у парному напрямку – колійний пост 18 км – станція Харків-Слобідський – одноколіїний, обладнаний двостороннім автоматичним блокуванням, основний вид тяги – електричний.

Колійний пост має 4 централізованих стрілочних переводів та 2 колії.

Управління централізованими стрілочними переводами і сигналами здійснюється черговими по посту ДСП з поста ЕЦ.

Пост ЕЦ обладнаний пульт-табло для безперервного візуального контролю стану колій станції і використання основних виробничих операцій: керування стрілками та сигналами при прийманні та відправленні поїздів, проведенні маневрової роботи та інше.

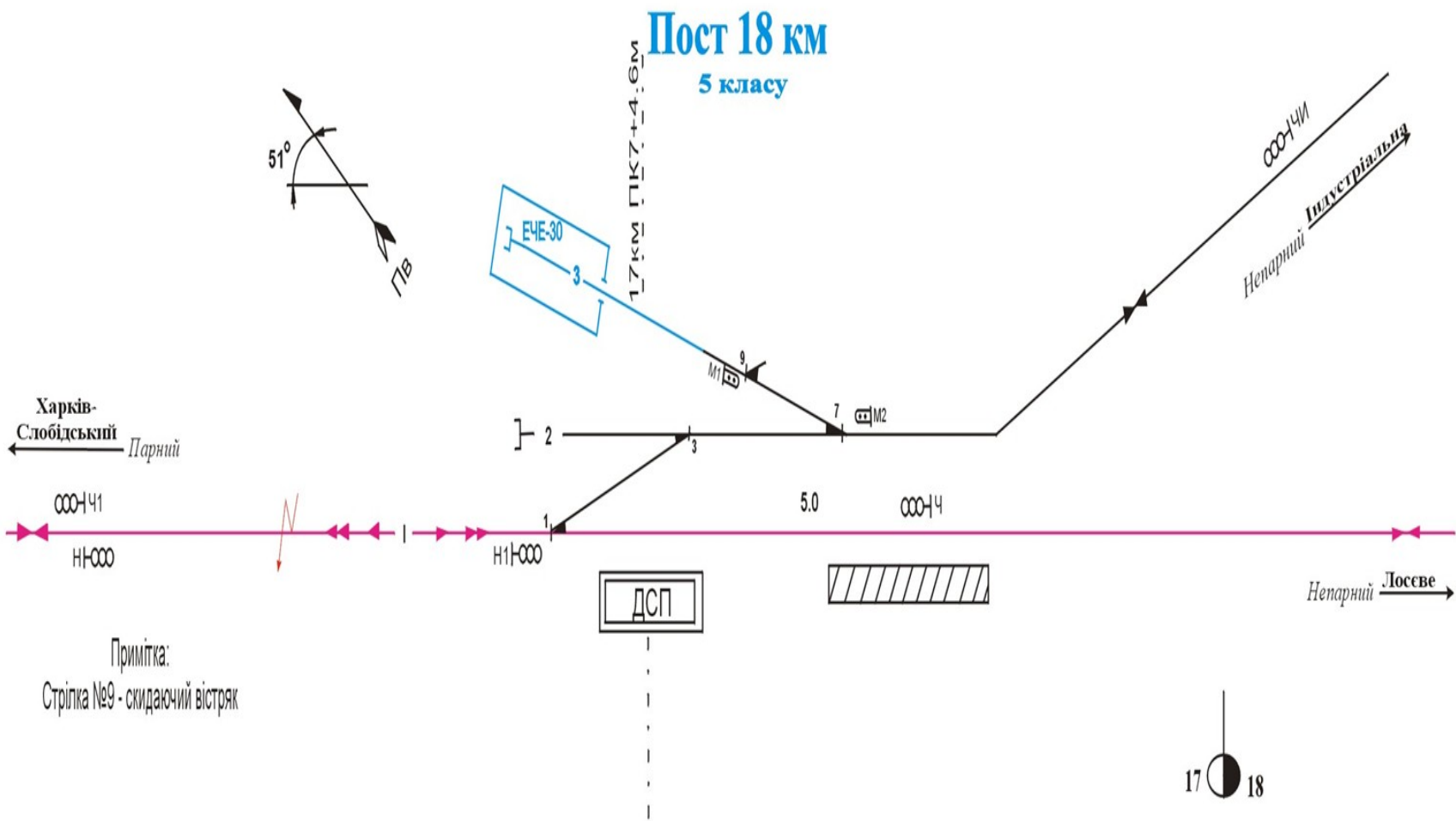
На прилеглих перегонах розташовані 2 переїзди:

– переїзд на перегоні колійний пост 18 км – станція Харків-Слобідський - на 14км+474м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними шлагбаумами;

– переїзд на перегоні колійний пост 18 км – станція Лосєве на 18км+185м – регульований. Переїзд із черговим. Обслуговується черговим працівником дистанції колії. Автоматична світлофорна сигналізація з автоматичними шлагбаумами з перекриттям всієї проїзної частини

Немасштабна схема колійного поста 18 км із прилеглими до неї перегонами, розташуванням основних технічних пристроїв, поста ЕЦ, службово-технічних будівель, пасажирських пристроїв, що примикають, наведена на рисунку 4.8.

Рисунок 4.8 – Немасштабна схема колійного поста 18 км



5. УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ НА ОПОРНІЙ СТАНЦІЇ

Опорна станція Основа здійснює делеговані регіональною філією функції у визначеному регіоні транспортної мережі, відповідно до мети, завдань та предмету діяльності регіональної філії у межах підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділів.

Начальник станції залізничної Основа (далі – ДС) здійснює керівництво опорною станцією Основа, відповідає за виконання завдань регіональної філії та виробничого підрозділу «Служба роботи станцій» (далі – Служба Д). Для виконання функцій опорної станції у своєму безпосередньому підпорядкуванні має заступників та головного інженера, що призначаються і звільняються з посади у встановленому порядку.

Під єдиним керівництвом ДС знаходяться станції Основа, Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний, Жихор, Новожанове, Тернове, Рогань, Лосєве, Харків-Левада, роз'їзд 6 км, роз'їзд 8 км, колійний пост 18 км. ДС несе відповідальність за виконання всіх задач, які покладені на підпорядковані станції відповідно до Положення про опорну станцію Основа.

Розподіл обов'язків між керівниками станцій, порядок їх підпорядкування встановлюється розпорядженням ДС.

ДС самостійно вирішує питання діяльності підпорядкованих станцій за винятком тих, що віднесені чинним законодавством до компетенції регіональної філії та Служби Д.

Розробка та впровадження Технологічного процесу роботи опорної станції Основа, заходів щодо раціонального використання технічних засобів, забезпечення безпеки руху поїздів і охорони праці, а також проведення аналізу роботи станції виконується інженерами станції під керівництвом головного інженера.

Головний інженер організовує розробку та впровадження сучасної техніки та передової технології, планів організаційно-технічних заходів при безумовному виконанні вимог безпеки руху поїздів та маневрової роботи, техніки безпеки, охорони праці. Здійснює контроль за дотриманням проєктної, технологічної дисципліни, правил та норм з охорони праці, техніки безпеки електропостачання станції, освітленням службових приміщень, виробничої санітарії, протипожежної безпеки. Забезпечує своєчасний контроль за проведенням будівельних та монтажних робіт на станції. Організовує розслідування нещасних випадків та контролює виконання заходів, передбачених комплексним планом профілактичної роботи, а також заходів, розроблених за підсумками розслідування нещасних випадків. Організовує навчання робітників станції з питань забезпечення безпеки руху, охорони праці, вимог керівних документів роботи станції та місцевих інструкцій. Виконує обов'язки заступника начальника цивільного захисту об'єкта. Виконує обов'язки голови кваліфікаційної комісії (в випадку відсутності начальника станції залізничної). Контролює роботу із забезпечення безпеки руху

автотранспорту на підприємстві. Здійснює керівництво виробничо-технічним відділом станції, господарчим цехом і пасажирським цехом.

Заступник начальника станції залізничної з вантажною та комерційною роботи забезпечує виконання планових завдань вантажного господарства станції. Організовує планування, облік, складання і своєчасне надання звітності про виробничу діяльність вантажного цеху. Забезпечує виконання технічних завдань з навантаження та вивантаження вагонів, виконання норм простою вагонів і статичного навантаження. Здійснює керівництво вантажною і комерційною роботою станції, пунктом комерційного огляду вагонів і поїздів (ПКО), актово-претензійним відділом, пунктом усунення комерційних несправностей (МПУКБ), роботою агентів комерційних, касира товарного (вантажного). Організовує технічне навчання працівників вантажного цеху. Здійснює контроль за роботою автоматизованої системи контролю за вантажем і цілісністю залізничних вагонів у русі (АСК ЦВР) та тензометричними динамічними вагонними вагами ВТВ-25ДР1Т або ВТВ-25ДР2Т. Проводить контрольні перевірки дотримання вимог безпеки руху, збереження вагонного парку, усунення зауважень, які були виявлені щоквартальними оглядами під'їзних колій. Бере участь у проведенні раптових перевірок дотримання працівниками Технологічного процесу роботи сортувальної станції Основа, Правил внутрішнього трудового розпорядку, виконання робіт відповідно до вимог з охорони праці.

Заступник начальника станції залізничної з оперативної роботи здійснює організацію та керівництво експлуатаційною діяльністю станції. Забезпечує виконання планових завдань регіонального центру управління рухом, структурного підрозділу «Дорожній експертно-технічний центр», Служби Д. Складає плани робіт станції – змінні та добові, проводить роботу щодо виконання показників з простою транзитного вагону з переробкою та без переробки. Забезпечує безперешкодне приймання та своєчасне відправлення пасажирських, приміських та вантажних поїздів. Забезпечує виконання графіку руху та плану формування поїздів. Організує виконання основних показників експлуатаційної роботи станції. Організує контроль за утриманням робочого парку, парку несправних вагонів, вагонів країн СНД та Балтії, використанням локомотивів, виконання вагової норми та довжини сформованих поїздів. Здійснює керівництво в цеху руху та станційному технологічному центру обробки поїзної інформації та перевізних документів. Бере участь у проведенні раптових перевірок з питань дотримання працівниками Технологічного процесу роботи опорної станції Основа, Правил внутрішнього трудового розпорядку, виконання робіт відповідно до вимог охорони праці.

Заступник начальника станції залізничної з технічної роботи організує розробку і впровадження ТРА станції, його додатків, інструкцій про порядок подавання та забирання вагонів на під'їзні колії, інструкції по експлуатації та отриманню інших засобів, контролює правильність та своєчасність внесення змін та доповнень у технічну документацію. Розглядає та узгоджує закриття руху для виконання ремонтних робіт, веде облік розслідування та вивчення

причин порушень безпеки руху в поїзній і маневровій роботі на станції і під'їзних коліях, розробляє заходи їх попередження. Організує роботи по ліквідації наслідків порушень безпеки руху. Приймає участь у технічному навчанні працівників станції, пов'язаних з рухом поїздів, з питань безпеки руху та схоронності вагонного парку. Організує своєчасну заміну, видачу, таврування гальмових башмаків, відповідає за їх схоронність. Здійснює щомісячний аналіз використання технічних засобів станції. Проводить індивідуальні співбесіди, консультації та перевірку знань працівників станції, пов'язаних з рухом поїздів, ПТЕ, ІРП, ІСИ, ТРА станції та інших нормативних актів і документів. Контролює виконання графіку періодичності іспитів та організовує перевірку знань нормативних актів з безпеки руху поїздів і маневрової роботи працівників пов'язаних з рухом поїздів, надає пропозиції щодо встановлення надбавки за високу професійну майстерність та контролює своєчасне направлення на спеціальне навчання працівників станції. Здійснює керівництво роботою фахівців з питань цивільного захисту та інструктора виробничого навчання.

Для виконання функцій опорної станції ДС у своєму підпорядкуванні також має:

- господарство комерційної роботи та маркетингу;
- цех формування поїздів;
- виробничо-технічний відділ;
- господарчий цех;

Господарство комерційної роботи та маркетингу станції організовує роботу опорної станції Основа, планування вантажної та експлуатаційної роботи станцій; надання якісних послуг по перевезенню вантажів, збільшення обсягів перевезень і тарифних надходжень за надані послуги при безумовному виконанні Статуту залізниць України, Правил перевезень вантажів, Правил перевезень небезпечних вантажів та інших нормативних документів по дотриманню порядку здійснення вантажних і комерційних операцій, ведення технічної і комерційної звітності, оформлення перевізних документів, застосування тарифів і нарахування належних залізниці платежів, зборів і штрафів. Організація і контроль щодо розвезення місцевого вантажу та порожнього рухомого складу під навантаження.

Цех формування поїздів – організація експлуатаційної діяльності в цілому; організація та контроль експлуатаційної роботи станцій; організація виконання роботи згідно діючої нормативної технічної документації; збір та обробка первинної інформації, пов'язаної з роботою станцій, необхідної для подальшого узагальнення для прийняття управлінських рішень; узгодження заявок щодо проведення технологічних «вікон», контроль та пропозиції щодо виконання плану формування поїздів; забезпечення заявок вантажовідправників порожнім рухомим складом; організація виконання показників з простою транзитного вагону з переробкою та без переробки, простою транзитного вагону у навантаженому стані; організація виконання якісних показників експлуатаційної роботи станцій.

Виробничо-технічний відділ проводить роботу по складанню, супроводженню та корегуванню технічної документації станцій (ТПРС, місцеві інструкції та інше), впровадженні передових технологій, розробці заходів з питань підготовки господарств до роботи в осінньо-зимових умовах, приймає участь у розробці оперативного плану снігоборотьби, розробляє заходи з усунення зауважень, виявлених при перевірках станції органами з нагляду за пожежною безпекою та органами з нагляду в енергетиці і контролює їх виконання, приймає участь та оформлює акти комісійних місячних оглядів головних, приймально-відправних колій, стрілочних переводів і пристроїв СЦБ та зв'язку, підготовлює матеріали і складає аналіз роботи станції щодо виконання основних кількісних і якісних показників роботи опорної станції Основа.

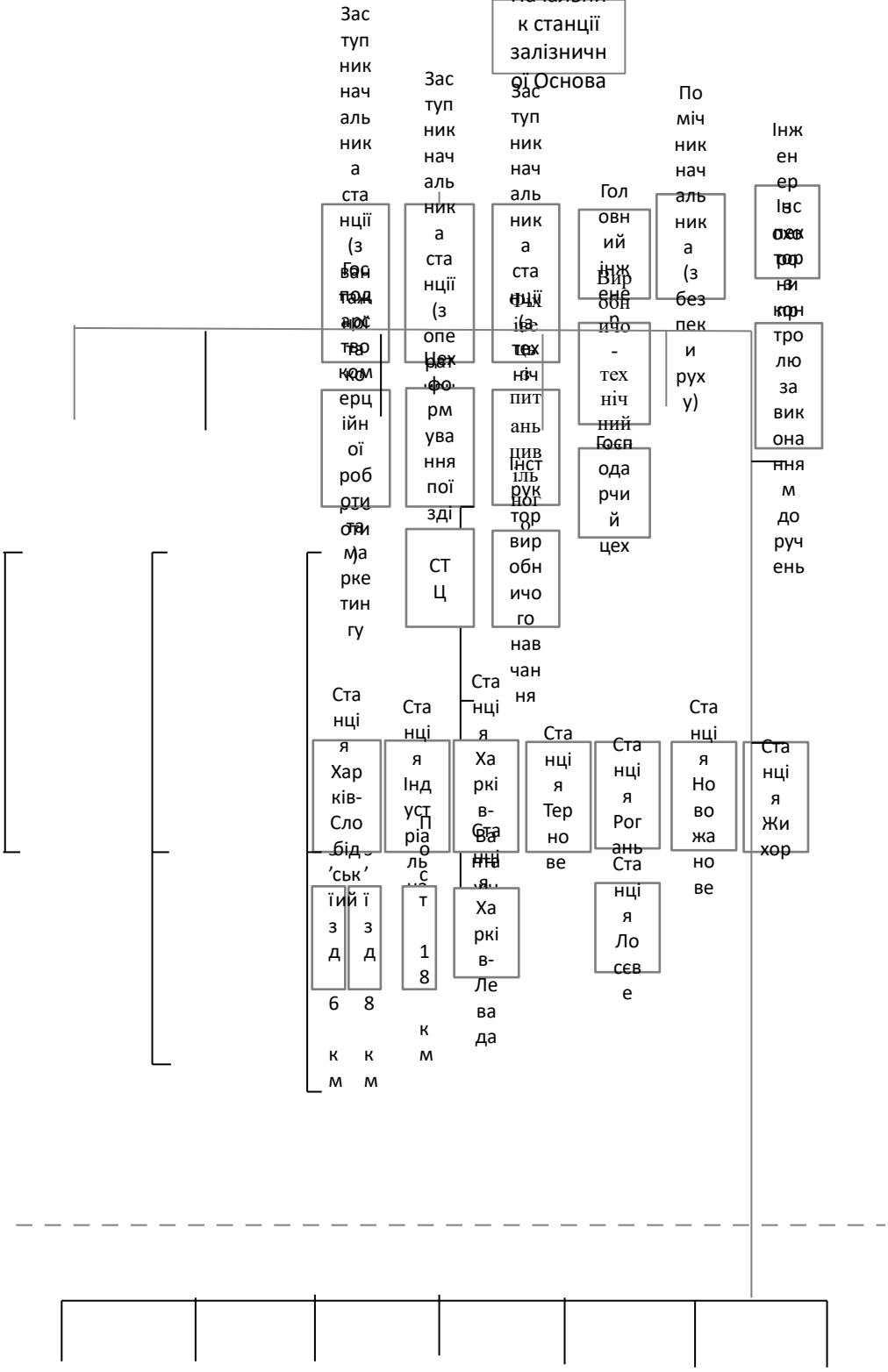
Господарчий цех – виконує роботу із забезпечення господарського обслуговування і належного стану приміщень опорної станції Основа згідно з правилами та нормами виробничої санітарії і пожежної безпеки; забезпечення господарським інвентарем, канцелярськими товарами, спецодягом, створює умови для ефективної роботи працівників; забезпечення виконання протипожежних заходів і утримання в належному стані пожежного обладнання, ефективна взаємодія з персоналом за рахунок централізації управління по опорній станції Основа.

Питання щодо організації та виконання технічних норм експлуатаційної роботи, добових планів і змінних завдань, обробки поїздів і вагонів відповідно до затвердженого Технологічного процесу роботи опорної станції Основа, діючого графіка руху поїздів, плану формування покладаються на ДС, головного інженера, заступників начальника станції залізничної Основа (далі – ДСЗ), начальників станцій Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний, Рогань, Тернове, Новожанове, Жихор та їх заступників.

У оперативному підпорядкуванні ДС знаходяться працівники всіх служб, які обслуговують рухомий склад та пристрої, що розміщені на території опорної станції Основа.

Організаційна структура опорної станції Основа наведена на рисунку 5.1.

Рисунок 5.1 Організаційна структура опорної станції Основа



6. ОПЕРАТИВНЕ ПЛАНУВАННЯ РОБОТИ ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ

Метою оперативного планування роботи опорної станції є забезпечення в конкретних умовах виконання заданих розмірів руху поїздів, маневрової та сортувальної роботи, регулювальних завдань, плану навантаження і вивантаження вагонів, виконання графіка руху поїздів і плану формування, також основних якісних показників роботи станції.

Оперативне планування роботи опорної станції Основа виконується станційним та маневровим диспетчером станції Основа на добу, зміну та при необхідності по 4-6 годинних періодах протягом зміни відповідно до доповідей чергових по станції Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний, Новожанове, Тернове, Рогань, працівників станції Основа враховуючи регулювальне завдання служби Д, вказівок керівництва служби Д, керівництва станції Основа.

Підставою для змінного та поточного планування є інформація про підхід поїздів, вагонів, локомотивів, розрахунок їх наявності на станції до початку періоду, що планується.

Добове план-завдання роботи опорної станції містить наступні дані:

- загальну кількість поїздів, що повинні прийматися станцією з кожного напрямку, з розподілом їх на транзитні поїзди і поїзди, що слідує у розформування;
- загальну кількість поїздів, що повинні бути відправлені зі станції на кожний напрямок, із виділенням кількості поїздів свого формування, у тому числі поїздів підвищеної ваги й довжини, з'єднаних;
- завдання на відправлення порожніх вагонів з виділенням напрямку прямування й виду рухомого складу;
- розміри навантаження, вивантаження вантажів;
- кількість порожніх вагонів під навантаження;
- інші завдання, що складаються з урахуванням місцевих умов роботи на опорній станції.

У добовому плані виділяється обсяг роботи, який необхідно виконати опорній станції в першу половину доби.

ДС (ДСЗМ) на підставі добового плану-завдання Служби Д, складає план вантажної роботи, враховуючи наявність місцевого вантажу, порожнього рухомого складу та довозення до станцій призначення місцевого вантажу та порожнього рухомого складу під навантаження

Початковими даними для складання добового плану вантажної роботи є:

- місячний план навантаження;
- заявки вантажовідправників на навантаження;
- дані про наявність, наступне прибуття порожніх вагонів під навантаження, про кількість вагонів, що звільняються після вивантаження;
- технологічні норми часу на виконання навантажувально-розвантажувальних операцій, подавання та прибирання вагонів;

– регулювальне завдання служби Д, вказівки, накази служби Д та керівництва опорної станції Основа.

План-завдання роботи станції на добу уточнюється, корегується перед початком другої половини доби залежно від оперативної обстановки, що склалася.

Змінний план роботи опорної станції на зміну складається по підпорядкованим станціям начальниками станцій залізничних та їх заступниками, виходячи з положень:

- добового плану роботи станції за всіма його показниками з урахуванням завдання Служби Д на зміну;
- графіка руху і плану формування поїздів, поїзного положення на станції до початку планового періоду;
- інформації про підхід поїздів і вантажів;
- підведення порожніх вагонів під навантаження;
- технологічних норм на обробку поїздів, вагонів і вантажних фронтів, а також отриманих окремих завдань.

Змінними завданнями Служби Д для опорної станції встановлюються ті ж показники експлуатаційної й вантажної роботи, що і добовим планом, а також інші завдання, яких вимагає оперативна обстановка.

Змінний план завдання надається диспетчеру станційному (диспетчеру маневровому залізничної станції) і доводиться до відома працівників, які заступили на чергування.

Підсумки виконання змінного плану-завдання розглядаються начальником станції залізничної або його заступником (головним інженером) після закінчення роботи зміни.

Поточне планування проводиться з метою:

- складання плану приймання поїздів з дотриманням плану оптимального підведення на станцію транзитних з переробкою і без переробки поїздів, а також забезпечення необхідних умов взаємодії в роботі ділянок, парків прибуття й гірок;
- визначення порядку використання локомотивів, локомотивних бригад, що прибувають на станцію, з урахуванням наявності їх на станції та в локомотивному депо;
- складання плану відправлення поїздів з підв'язкою локомотивів і локомотивних бригад до составів свого формування і транзитних поїздів – до ниток графіка руху.

Початковими даними для складання плану поїздоутворення і відправлення поїздів є:

- телеграми-натурні листи на всі поїзди, що прибувають у повну або часткову переробку (крім збірних, вивізних і передаточних);
- план підведення поїздів;
- дані про наявність на коліях станції поїздів і вагонів за призначеннями плану формування до початку періоду планування;

- дані про наявність і очікуване надходження локомотивів і локомотивних бригад для забезпечення вивозу поїздів;
- дані про кількість, призначення і час, який передбачається, забирання вагонів на колії станції після закінчення вантажних операцій;
- технологічні норми часу на виконання операцій з поїздами і вагонами.

План поїздоутворення розробляється диспетчером станційним (диспетчером маневровим залізничної станції). Розрахунок плану починається приблизно за дві години до початку планованого періоду.

До початку планування готуються дані на відправлення поїздів:

- диспетчером станційним (диспетчером маневровим залізничної станції) – наявність на станціях готових до відправлення поїздів, план поїздоутворення, довідки про підхід поїздів;

Дані про кількість, призначення, передбачуваний час перестановки місцевих вагонів на станційні колії надаються диспетчером маневровим залізничної станції.

Розрахунок поїздоутворення, а саме, визначення часу на готовність составів до відправлення, проводиться на підставі встановлених ТПРС норм часу знаходження составів у парках прибуття й відправлення, часу на розформування й формування составів.

Після закінчення розробки плану поїздоутворення диспетчеру станційному (диспетчеру маневровому) залізничної станції надаються дані про час передбачуваного закінчення формування составів за призначеннями плану формування поїздів.

На підставі даних про готовність составів до відправлення диспетчер станційний (диспетчер маневровий залізничної станції) разом з черговим по району, локомотивним диспетчером складають план відправлення поїздів.

При формуванні плану відправлення поїздів визначається пономерне призначення поїздів свого формування й транзитних без переробки, поїздів підвищеної ваги, довжини й з'єднаних по нитках діючого графіка руху поїздів. При цьому вказується номер поїзда, час його відправлення, станція призначення, номер локомотива. У окремих випадках, коли кількість «ниток» графіка на запланований період менша, ніж кількість запланованих до відправлення поїздів, передбачається відправлення додаткових поїздів за диспетчерським розкладом.

Відправлення поїздів зі станції планується за дві години до початку планованого періоду.

Диспетчер станційний (диспетчер маневровий залізничної станції) дає завдання на найближчі 1-2 години і доводить план до відома всіх причетних працівників опорної станції Основа:

- чергових по залізничних станціях Основа, Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний Тернове, Рогань, Новожанове;
- чергових по Південній і Північній сортувальних гірках;
- чергових по парках 3-го, 9-го, 4-го постів;
- черговому локомотивного депо;

- операторів пункту технічного обслуговування вагонів;
- робітників пункту комерційного огляду;
- та іншим працівникам, які задіяні у виконанні технологічних операцій.

7. ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА В УМОВАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ АСК

Опорна станція Основа та підпорядковані їй станції оснащені єдиною автоматизованою системою керування вантажними перевезеннями АТ «Укрзалізниця» (далі – АСК ВП УЗ-Є). АСК ВП УЗ-Є забезпечує підвищення продуктивності та якості роботи працівників станції за рахунок автоматизації обробки та збереження інформації, видачі документів на поїзди, оперативності та обґрунтованості прийняття рішень по управлінню станцією, видачі рекомендацій по регулюванню станційних процесів, подання необхідних даних для прийняття рішень по управлінню станцією.

Автоматизовані системи керування призначені для:

- автоматизації технологічних процесів роботи станції;
- надання оперативної інформації з метою прийняття управлінських рішень персоналом станції;
- підвищення рівня достовірності вхідної інформації, станційних звітів, оперативної довідкової інформації, переданої у системи верхнього рівня, за рахунок комплексного логічного контролю.

АСК ВП УЗ-Є є системою організаційного управління і функціонує на базі інформації, що вводиться в ПЕОМ користувачами – працівниками станції (ДСЦС, ДСЦ, СТЦ, ДСП, ДСПЦ, операторами при ДСП, ДСПП, ПКО, агентами комерційними).

Відомості вводяться в ПЕОМ у вигляді спеціальних функцій та вмісту меню.

На станціях майже кожне робоче місце оснащене комп'ютерною технікою та каналами зв'язку, що забезпечує обмін даними інформаційних потоків систем АСК ВП УЗ-Є та АС ЗАНСІ.

Відповідальність за своєчасне, достовірне і якісне введення інформації в АСК ВП УЗ-Є про поїзди та вагони, які поступили на станцію, покладена на начальників станцій залізничних.

На робочих місцях агентів комерційних встановлені АРМ ТВК, АРМ ПЗ, АРМ Зважування, АРМ Письмових угод, автоматизоване формування актів про затримку вагона ГУ-23а та контроль за нарахуванням платежів, встановлена автоматизована система документообігу замовлень на перевезення вантажів та формування планів (АС МЕСПЛАН) і автоматизоване робоче місце комплексних заборон та обмежень (АРМ КЗО), СКІП УЗ, АРМ комерційних актів, АРМ довідки ПКТБ, АРМ КП.

На робочих місцях операторів СТЦ встановлені автоматизована підсистема у складі АСК ВП УЗ-Є «Динамічна робота станційного вузла», АРМ СТ_Д (профіль СТЦ), АРМ перепису вагонів, АРМ перепису контейнерів, сайт ЦД.

Робоче місце ДСП, оператора при ДСП, чергового станційного поста централізації та чергового по парку автоматизоване АРМ СТ_Д (профіль ДСП).

Також на робочих місцях ДСП та чергових по парку встановлена Єдина автоматизована система введення та видачі попереджень на поїзди рівня Укрзалізниці (АС ВВП-Є) і АРМ АС ВВП, що дозволяє друкувати сформовані бланки попереджень.

Порядок і правила роботи з АС ВВП-Є з одержання автоматизованих бланків попереджень форми ДУ-61 та Книги для запису попереджень на поїзди форми ДУ-60, а також порядок дій відповідального працівника станції при збої в роботі АС ВВП-Є та у випадках виявлення невідповідностей або будь-яких розходжень викладено у «Технології автоматизованої видачі та відміни попереджень на поїзди без застосування телеграфного зв'язку в умовах функціонування АС ВВП-Є на регіональній філії «Південна залізниця», затвердженій наказом від 05.02.2021 №70/Н зі змінами.

На робочих місцях керівників станцій встановлені АРМ ТРА в комплексі з АРМ РНЗ, АРМ РЦУП, АРМ фахівця, АРМ керівника, АС «Зауваження машиністів», сайт ЦД.

На ПКО опорної станції Основа автоматизовані робочі місця бригадира (звільненого) підприємств залізничного транспорту, приймальників поїздів і агентів комерційних актово-претензійного відділу (АРМ ПКО), функціонування якого передбачає можливість взаємодії з АСК ЦВР і системою визначення ваги вагонів та контролю зміщення центру мас навантаження із застосуванням тензOMETричних вагонних ваг ВТВ-25ДР1Т або ВТВ-25ДР2Т. Також на робочих місцях приймальників поїздів ПКО станції Основа і на 4-му посту впроваджено СКІП УЗ, та АРМ Зважування.

8. ТЕХНОЛОГІЯ ОБРОБКИ ВАГОНОПОТОКУ

8.1. Технологія роботи з вагонами власності інших держав та форм власності

Контроль із забезпечення розвозу іновагонів по станціях та першочергової подачі та прибирання по вантажних фронтах здійснює маневровий диспетчер залізничної станції (станційний диспетчер). Начальники станцій залізничних здійснюють контроль за дотриманням строку доставки вантажів та термінами знаходження в Україні вагонів належності інших держав.

Місце знаходження місцевих вагонів під час проведення митних операцій, порядок подачі-прибирання, вивантаження проводиться згідно Положення взаємодії між митницею та залізницею, іншими діючими нормативно-правовими актами. За весь час перебування іновагонів під навантаженням (вивантаженням) з вантажовідправника (вантажоодержувача) стягується плата за користування іновагонами згідно з діючими тарифами оголошених АТ «Укрзалізниця». Начальник опорної станції та начальники підпорядкованих станцій контролюють перебування на станціях таких вагонів за їх номерами, не

допускаючи перевищення загального терміну їх перебування на залізницях України понад десять діб. Вагони власності інших держав подаються під вивантаження в першу чергу, одержувач повідомляється про необхідність їх повернення у найкоротший термін. Станції інформують ДРЦО про наявність таких вагонів під вантажними операціями.

Іновагони, які були відчеплені через технічні та комерційні несправності, після виконання операцій з ремонту, усунення несправностей повинні бути відправлені зі станції згідно з діючим планом формування. Поточний відчіпний ремонт таких вагонів здійснюється першочергово у термін не більше 48 год. з часу виписки повідомлення форми ВУ-23М. У випадку затримання іновагонів контролюючими службами (митною, фітосанітарною та ін.), станції передають оперативні повідомлення на адресу вантажовідправника у відповідні служби регіональної філії АТ «Укрзалізниця». Після випуску контролюючим органом вагони терміново відправляються згідно з діючим планом формування.

8.2. Технічне обслуговування вагонів на станціях Рогань, Тернове, Новожанове

У разі необхідності проведення технічного обслуговування вагонів на станціях: Рогань, Тернове, Новожанове ДСП дають замовлення диспетчеру маневровому (диспетчеру станційному) залізничної станції Основа та поїзному диспетчеру відповідної дільниці.

По станціях Рогань, Тернове та Новожанове технічне обслуговування вагонів проводиться складачем поїздів.

Дозволяється огляд порожніх і завантажених вагонів, виконання повного випробування автогалем у складі поїзда з видачею довідки форми ВУ-45 складачем поїздів, який склав іспити в комісії вагонного депо на право огляду і визначення придатності вагонів у технічному відношенні. Склад поїзда не повинен перевищувати: 80 осей при відправленні поїзда у складі маневрового локомотива ЧМЭЗ або 200 вісей (включно) при відправленні поїзда у складі поїзного локомотива.

Після прибуття на станцію складач поїздів зобов'язаний прибути до ДСП для ознайомлення з планом робіт, отримання інструктажу з охорони праці з обов'язковим підписом у «Журналі реєстрації інструктажів з питань охорони праці на робочому місці».

При технічному обслуговуванні вагонів у поїздах, які формуються та відправляються на станціях Рогань, Тернове, Новожанове складач поїздів повинен виконувати:

- технічний огляд вагонів;
- повне випробування галем від поїзного локомотиву, з врученням довідки форми ВУ-45;

При виявленні несправностей, які потребують відчеплення вагону від поїзда, а також несправностей автозчепного пристрою, складач поїздів негайно повідомляє ДСП.

ДСП у свою чергу повинен прийняти заходи по відчепленню технічно несправних вагонів від поїзда або усуненню неспівпадіння осей автозчепів.

Технічна готовність состава в цілому підтверджується підписом складача поїздів в книзі форми ВУ-14, яка знаходиться у ДСП.

8.3. Виконання маневрової роботи на станціях з вагонами неробочого парку

За потреби виконання маневрів з вагонами неробочого парку, перед початком проведення робіт, не більше ніж за добу, працівники станції пред'являють такі вагони до технічного обслуговування працівникам вагонного господарства. Готовність поїзда або групи вагонів до виконання з ними маневрових робіт оформлюється записом «Дозволяється виконання маневрових робіт» у графі 14 книги ф. ВУ-14 оглядачем вагонів, який виконував огляд цих вагонів.

На проміжних станціях, де посада оглядача вагонів не передбачена, проведення маневрів з вагонами неробочого парку, крім вагонів тривалого запасу дозволяється після огляду оглядачем вагонів протягом доби. З вагонами тривалого запасу тільки в присутності оглядача вагонів завчасно направлено з пункту технічного обслуговування, за наказом поїзного диспетчера переданого завчасно на адресу начальника пункту технічного обслуговування та наданням ним відповідного письмового висновку (запису в Журналі форми ВУ-14) щодо умов здійснення маневрових пересувань.

У випадках, коли оглянуті оглядачем вагонів і відповідним образом оформлені документами (форми ВУ-26) вагони неробочого парку на станції знаходились менше 3 діб, то огляд таких вагонів здійснюється складачем поїздів. Який пройшов відповідну підготовку та здав іспити в вагонному депо за професією оглядача вагонів. За результатами огляду проводити запис в книзі ВУ-14, а за її відсутності, в журналі форми ДУ-2.

Виконання маневрових робіт з вагонами тривалого запасу, вагонами неробочого парку та виключеними з автоматизованого банку даних парку вагонів (далі – АБД ПВ) здійснювати тільки в денний час доби в присутності ДС або ДСЗ (або осіб які виконують їх обов'язки) та ВЧД.

8.4. Контроль за затриманими технічно несправними вагонами, що потребують передислокації на станціях

Відправлення технічно несправних вагонів здійснюється згідно з діючим Порядком передислокації вантажних вагонів неробочого парку, місцевої інструкції станцій, що регламентують це питання, та іншими нормативними документами.

Порядок передислокації вантажних вагонів неробочого парку в межах слідування залізницями України розповсюджується на вагони всіх форм власності незалежно від приписки до регіональних філій та підприємств

залізничного транспорту, підприємств, установ, організацій, фізичних осіб, а також вагонами, які перебувають на балансі державних вагонних компаній.

До неробочого парку вантажних вагонів належать вагони, які знаходяться в ремонті чи очікують ремонту, призначені для спеціальних і технічних та інших потреб регіональних філій, виключені з власного та інвентарного парку, які знаходяться під технічним діагностуванням, а також вагони тривалого запасу АТ «Укрзалізниця».

Вагони неробочого парку повинні ставитися в останню третину поїзда, при цьому гальмівне обладнання вагонів повинно бути справним та відповідати вимогам «Інструкції з технічного обслуговування вагонів в експлуатації» ЦВ-0043 (далі Інструкції ЦВ-0043), СТП 03.01-001 «Вагони вантажні. Ремонт гальмівного обладнання. Правила виконання» та «Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України» ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015, крім вагонів, АБД ПВ та вагонів неробочого парку з відсутнім магістральним повітропроводом.

Вагони неробочого парку направляються в ремонт у вантажних поїздах згідно з планом формування та діючого порядку направлення вагонопотоків з оформленням відповідних перевізних документів, з додаванням до них повідомлення форми ВУ-23М та супровідного листка форми ВУ-26М.

Поїзди, в яких прямують вантажні вагони неробочого парку, рухаються із встановленими швидкостями руху рухомого складу.

Супровідний листок форми ВУ-26М є дозволом на передислокацію вантажних вагонів неробочого парку всіх форм власності незалежно від приписки до філій та підприємств залізничного транспорту.

8.5. Передислокація вагонів із закінченим міжремонтним терміном

На вагони із закінченим міжремонтним терміном, які були виявлені на станціях, оглядач вагонів складає повідомленням форми ВУ-23М, на підставі якого вагон відчіплюється від складу поїзда, та в разі заявки направляється до вагоноремонтного підприємства після складання таких документів:

- супровідного листка форми ВУ-26М;
- акта про придатність цистерн для ремонту форми ВУ-19 (за необхідності);
- акта форми ВУ-25М у разі пошкодження вагона.

Повідомлення форми ВУ-25М, супровідний листок форми ВУ-26М та перевізний документ складаються окремо на кожний вагон.

Інвентарні вагони власності інших країн, які направляються для планових видів ремонту до країн-власниць і відповідають вимогам чинних нормативних документів, передаються у вантажних поїздах згідно з планом формування та діючого порядку направлення вагонопотоків з оформленням відповідних перевізних документів з додаванням до них повідомлень форми ВУ-23М та супроводжувальних листків ВУ-26М, без стягнення перевізних платежів. Такі

вагони повинні пропускатися через міждержавні пункти згідно пункту 1.29 «Правил експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за використання вантажними вагонами власності інших держав».

8.6. Передислокація вагонів, виключених з АБД ПВ та вагонів неробочого парку з відсутнім магістральним повітропроводом

Направлення вагонів, виключених з АБД ПВ та вагонів неробочого парку з відсутнім магістральним повітропроводом проводять після обов'язкового комісійного огляду, порядок проведення якого визначається наказом начальника вагонного депо. До складу комісії входять представник експлуатаційного вагонного депо (за посадою не нижче майстра ПТО) та представник виробничого підрозділу, який готував вагон до передислокації, або особа, що виконує його обов'язки. Очолює комісію заступник начальника вагонного депо з експлуатації або начальник пункту технічного обслуговування вагонів. Виявлені при огляді дефекти, які перешкоджають безпечному проведенню маневрів та прямуванню вагонів, повинні бути усунені, після чого вагони подаються на ремонтні колії пункту технічного обслуговування з відчепленням для проведення необхідного ремонту.

Після проведення ремонтних робіт з підготовки вагонів до передислокації начальник пункту технічного обслуговування у Книзі ВУ-14 виконує запис про необхідність постановки їх у останню третину поїзда.

Передислокація вагонів, виключених з АБД ПВ, у вантажних поїздах проводиться згідно з планом формування та діючого порядку направлення вагонопотоків з оформленням відповідних перевізних документів з додаванням до них акта комісійного огляду вагона.

Передислокація вагонів, виключених з АБД ПВ, та вагонів неробочого парку з відсутнім магістральним повітропроводом проводиться з постановкою локомотивів у голові та хвості поїзда з обов'язковим супроводженням працівниками вагонного господарства. Кількість вагонів не повинна перевищувати 24 вагони, швидкість руху таких поїздів визначається на підставі відповідних розрахунків щодо забезпечення необхідним гальмівним натисканням.

Під час передислокації вагонів, виключених з АБД ПВ, та вагонів неробочого парку з відсутнім магістральним повітропроводом необхідно обов'язково проводити постановку вагонів робочого парку (для прикриття) як з голови, так і з хвоста поїзда, з включенням і забезпеченням гальмами хвостової частини вагонів робочого парку від локомотива, що прямує у хвості поїзда. Порядок перевірки та випробування гальм перед відправленням, видачі довідки про забезпечення поїзда гальмами форми ВУ-45, а також перевірки гальм на ефективність та керування гальмами під час прямування виконується згідно з вимогами «Положення про особливості утримання та експлуатації

автоматичних гальм рухомого складу у регіональній філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», затвердженого наказом від 25.02.2019 № 98/Н.

Передислокація вагонів неробочого парку із розукомплектованим автогальмовим обладнанням здійснюється тільки у світлий час доби. Оглядач вагонів, враховуючи фактичне натиснення гальм поїзда, укомплектованість і справність гальмівного обладнання вагонів, вагу поїзда та серію локомотива, встановлює максимальну швидкість руху поїзда з цими вагонами та надає заявку ДСП, з якої буде відправлятися поїзд, який в свою чергу видає письмове попередження локомотивній бригаді.

8.7. Організація роботи з «кинутими» поїздами

У випадку затримки вагонів на шляху прямування у «кинутих» поїздах, з причин не залежних від вантажовласника, після отримання наказу РЦУП на затримку вагона:

- оператор при черговому по станції, оператори СТЦ, або особи, які виконують їх обов'язки, не пізніше однієї години після отримання наказу на затримку поїзда на станції, забезпечують передачу повідомлення 204 «Інформація про тимчасову зупинку «кидання» у просуванні вантажного поїзда» до АСК ВП УЗ-Є. У випадку якщо на момент надання наказу про затримку поїзд вже знаходився на станції, часом початку затримки вважається дата та час, зазначені у наказі. У випадку якщо наказ про затримку поїзда був наданий до прибуття поїзда на станцію, часом початку затримки вважається дата та час його прибуття на станцію;

- оператори СТЦ, агенти комерційні або особи, які виконують їх обов'язки, складають акт загальної форми ф.ГУ-23 для засвідчення обставин затримки та передають дані щодо складеного акту форми ГУ-23 до ПКОПД-Харків.

- оператори СТЦ, агенти комерційні або особи, які виконують їх обов'язки, направляють телеграфне повідомлення про затримку вагонів на адресу станції відправлення, станції призначення, Д, ДМО філії призначення та Д, ДМО, ДЗР-2 Південної;

- оператори СТЦ, агенти комерційні або особи, які виконують їх обов'язки, вносять в паперові документи внутрішнього сполучення в графу 49 «Відмітки залізниці», у накладну УМВС у графу 32 «Подовження терміну доставки» відмітку про збільшення терміну доставки вантажу;

- у разі затримки вагонів з вантажем, що знаходяться під митним контролем, та у разі наближення закінчення терміну доставки вантажу, працівники комерційного господарства, або особи, які виконують їх обов'язки, надають відповідні листи в митні органи;

- на відповідній станції після отримання наказу на «підйом», оператори при черговому по станції, оператори СТЦ, або особи, які виконують їх обов'язки, вводять повідомлення 205. Часом закінчення затримки поїзда

вважається дата та час, які зазначені у наказі про поновлення їх подальшого руху;

– оператори СТЦ, або особи, які виконують їх обов'язки, складають акт загальної форми ГУ-23 щодо «підйому» вагонів.

– оператор при черговому по станції, оператори СТЦ, або особи, які виконують їх обов'язки, перед відправленням вагонів, перевіряють повноту заповнення перевізних документів, в частині прикладених актів загальної форми ГУ-23 та проставлення відміток у відповідних графах.

8.8. Організація роботи з надання, виконання «вікон» та пропуску вагонопотоків під час їх проведення

Дозвіл на проведення ремонтних та будівельних робіт, що вимагають за своїм характером закриття перегону або колії перегону, надається після відповідного дозволу директора виконавчого регіональної філії або першого заступника директора виконавчого регіональної філії. Розробка «вікон», а також варіантного графіка пропуску вагонопотоку виконується фахівцями РЦУП на підставі заявок, що надаються керівниками служб, по господарству яких планується виконання робіт.

На ДС покладається забезпечення контролю за присутністю відповідальних осіб за безпечне проведення робіт та безпеку руху при прийомі, відправленні, пропуску поїздів та проведенні маневрової роботи, зазначених у дозволі директора виконавчого.

Заявки на проведення ремонтних робіт, які будуть проводити представники суміжних підприємств (ПЧ, ШЧ, ЕЧ та інші) погоджують з ДС (ДСЗ), у яких вказується відповідальна особа за забезпечення безпеки руху при проведенні технологічного «вікна».

Виконання робіт на закритому перегоні декількома організаціями здійснюється під єдиним керівництвом відповідального працівника, якого призначає директор виконавчий регіональної філії. Відповідальний працівник координує роботу різних підрозділів таким чином, щоб після закінчення колійних робіт був наданий необхідний термін часу для проведення робіт з відновлення пристроїв контактної мережі і включення напруги в електротягову мережу, налагодження та включення пристроїв СЦБ.

При виконанні робіт на станції, при виконанні робіт із закриттям перегону, де передбачено пропускання поїздів за телефонними засобами зв'язку, при роботі більше однієї господарчої машини, відповідальною особою повинен призначатися начальник станції залізничної або особа, яка його заміщує

9. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІСЦЕВОЇ РОБОТИ НА ОПОРНІЙ СТАНЦІЇ ОСНОВА

Загальне керівництво з організації місцевої роботи здійснює заступник начальника станції Основа з вантажної і комерційної роботи (далі – ДСЗМ),

враховуючи кількість навантажених вагонів, які потрібно довести до станцій призначення та подати під вивантаження на під'їзні колії чи місця загального користування, кількість порожнього рухомого складу, який потрібно довести до станцій призначення та подати під навантаження на під'їзні колії чи місця загального користування, кількість навантажених та порожніх вагонів, які потрібно прибрати з під'їзних колій чи місць загального користування станції для подальшого їх відправлення відповідно до плану формування поїздів та іншої необхідної інформації, яка вказується при доповіді начальниками станцій (заступниками начальників станцій) Тернове, Індустріальна, Харків-Слобідський, Харків-Вантажний, Рогань, Новожанове.

Робота з місцевими вагонами по послідовності виконання операцій містить передачу і розвіз місцевого вантажу; розподіл порожніх вагонів; операції з місцевими вагонами на станції навантаження (вивантаження) – подаванні вагонів до місць навантаження (вивантаження) і процес навантаження (вивантаження) вагонів, в необхідних випадках і очищення вагонів після їх вивантаження.

Місцева робота опорної станції Основа організовується на основі плану, який передбачає виконання планового завдання на навантаження і вивантаження з мінімальними простоями місцевих та пробігами порожніх вагонів, найбільш економічним використанням локомотивів. При розробці плану організації місцевої роботи повинна враховуватися нерівномірність навантаження і особливо по окремим дням. Планові завдання з вантажною роботи встановлюються службою Д.

Станції відкриті для вантажної роботи: Основа, Харків-Слобідський, Індустріальна, Рогань, Харків-Вантажний, Тернове, Новожанове.

Розвезення вагонів під навантаження і вивантаження на опорній станції Основа здійснюється двома локомотивами ЧМЕЗ які дислокуються по станції Основа та диспетчерськими локомотивами, які знаходяться в підпорядкуванні поїзного диспетчера відповідної дільниці. Організацією розвезення місцевого вантажу між підпорядкованими станціями керує диспетчер маневровий (диспетчер станційний) залізничної станції Основа по узгодженню з ДСЗМ. Організацією розвезення місцевого вантажу на станціях керує ДСП по узгодженню з начальником відповідної станції.

Для розстановки вагонів по вантажним фронтам станцій Основа, Харків-Слобідський, Індустріальна, Харків-Вантажний, Новожанове, Тернове використовуються локомотиви типу ЧМЕЗ які дислокуються на відповідних станціях.

Для розстановки вагонів по вантажним фронтам станцій використовуються локомотиви і складацькі бригади :

- по станції Основа – локомотив «опорної станції» та складач поїздів станції Основа;
- по станції Новожанове – локомотив «опорної станції» та складач поїздів станції Основа;

- по станції Харків-Слобідський – диспетчерський локомотив та складачі поїздів станції Харків-Слобідський, які також виконують необхідну маневрову роботу по роз'їздам 6 та 8 км;
- по станції Індустріальна – диспетчерський локомотив та складачі поїздів станцій Харків-Слобідський та Індустріальна;
- по станції Рогань – диспетчерський локомотив та складачі поїздів станцій Індустріальна та Тернове ;
- по станції Тернове – диспетчерський локомотив та складачі поїздів станцій Тернове та Чугуїв;
- по станції Харків-Вантажний – станційний локомотив (диспетчерський локомотив) та складачі поїздів станції Харків-Вантажний, які також виконують роботу щодо подачі вагонів на колії та під'їзні колії, що примикають до станції Харків-Ліски.

З метою оптимізації роботи локомотивів розвіз та подавання (забирання) вагонів під вивантаження та під навантаження проводиться цілодобово по фактичному підходу вагонів.

Розвезення місцевого вантажу по підпорядкованих станціях здійснюється вивізними та передаточними поїздами.

9.1. Порядок виконання вантажної, комерційної та маневрової роботи на коліях станцій Рогань, Тернове, Новожанове

Виконання маневрової роботи на станціях виконується згідно з вимогами ТРА.

Подавання та прибирання вагонів на (з) вантажних фронтів виконується складачем поїздів після надання вказівки ДСЦ.

Керівником маневрів на коліях станцій є складач поїздів, який при маневровій роботі виконує завдання ДСП з розстановки вагонів по вантажних фронтах, виконує операції із закріплення вагонів, прибирання гальмових башмаків та їх передачу ДСП відповідної станції.

Подавання та забирання вагонів на під'їзні колії виконується локомотивною бригадою ТЧ-3 або ТЧ-10 та складачем поїздів опорної станції, закріплення вагонів на під'їзних коліях виконує складач поїздів гальмовими башмаками Підприємств згідно вимог «Інструкції про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії».

Інформацію про готовність до прибирання вантажних вагонів диспетчеру станційному (диспетчеру маневровому) та поїзному диспетчеру передають:

- по станції Рогань – агенти комерційні станції Харків-Слобідський;
- по станції Новожанове – агенти комерційні станції Основа;
- по станції Тернове – агенти комерційні станції Тернове.

Після виставлення вагонів з під'їзних колій ДСП заявляє поїзному диспетчеру та диспетчеру маневровому (диспетчеру станційному) про готовність вагонів до відправлення та вводить операцію «формування», час якої відповідає фактичному часу формування складу поїзда на коліях станції.

Приймання вагонів до перевезення в комерційному відношенні виконується працівниками комерційного господарства, а при їх відсутності дільничними складачами поїздів

Виявлені комерційні несправності заносяться до Книги реєстрації комерційних несправностей ГУ-98.

Результати технічного огляду реєструються у книзі ф. ВУ-14.

У зв'язку з незначними обсягами вантажної та комерційної роботи на станції Рогань та Новожанове та відсутністю працівників комерційного господарства, організація та виконання вантажної і комерційної роботи з обслуговування під'їзних колій покладена на працівників комерційного господарства станції Харків-Слобідський та Основа. По станції Тернове організацію та виконання вантажної і комерційної роботи з обслуговування під'їзних колій виконують агенти комерційні станції Тернове.

9.2. Передача інформації про наявність місцевих вагонів

Особливе значення в забезпеченні своєчасного вивантаження займає інформація про підхід. На станціях вивантаження, підключених до системи АСК ВП УЗ-Є, передачу інформації про наявність місцевих вагонів виконують працівники станції.

Інформацію на вагони, що прибули на підпорядковані станції, вводять чергові по цих станціях, оператор при черговому по станції або чергові по парку через АРМ СТ_Д.

Для своєчасного формування автоматизованого звіту ДО-2А ДСП станції, оператор при черговому по станції або ДСПП, на яку прибув поїзд, вводить в АРМ СТ_Д інформацію про прибуття поїзда на станцію (повідомлення 201) з усіма даними про локомотив, далі вводиться інформація про відчеплення або причеплення вагонів (повідомлення 09), після чого вводиться (повідомлення) 203 розформування складу поїзда на станції.

При відправленні вагонів зі станції ДСП, оператор при черговому по станції, оператор СТЦ, ДСПП, агент комерційний або прийомоздавальник вантажу та багажу формує ТГНЛ (повідомлення 02) використовуючи повідомлення 53 і вводить інформацію в АРМ СТ_Д про відправлення поїзда зі станції, вказуючи час відправлення, номер поїзда та всі дані про локомотив.

10. ОРГАНІЗАЦІЯ ВАНТАЖНОЇ ТА КОМЕРЦІЙНОЇ РОБОТИ

Організація вантажної та комерційної роботи на станціях здійснюється на підставі «Статуту залізниць України», «Правил перевезень вантажів залізничним транспортом України», ч. 1, інших нормативних документів, що стосуються вантажної та комерційної роботи, безпеки руху та забезпечення схоронності вантажів, що перевозяться.

Загальне керівництво вантажною та комерційною роботою, планування вантажної роботи на добу на опорній станції Основа здійснюється ДСЗМ.

Начальники підпорядкованих станцій або працівники які їх заміщують ведуть добовий план вантажної роботи з щодобовою доповіддю ДСЗМ.

Комерційні працівники станцій безпосередньо підпорядковуються начальникам відповідних станцій, або їх заступникам та знаходяться у оперативному підпорядкуванні ДСЗМ, а при його відсутності – ДСЗ.

Оперативне керівництво вантажною та комерційною роботою опорної станції Основа, контроль за виконанням змінних, добових планів з навантаження, вивантаження вагонів, обробки поїздів, вагонів покладається на ДСЗ, ДСЗМ, диспетчера станційного і диспетчера маневрового залізничної станції Основа.

Основою оперативного планування вантажної та комерційної роботи є план роботи на зміну, який складається ДСЗМ на підставі добового, змінного завдання з Служби Д, ситуації, яка склалася на станції до початку періоду, який планується, а також інформації про підхід вантажів, норм та обробку поїздів, вагонів. У змінному плані вказується завдання із переробки вантажів на кожній під'їзній колії; кількість вагонів, що має бути подана на під'їзні колії й прийнята від них тощо.

На опорній станції Основа виконується наступний обсяг вантажної та комерційної роботи:

- приймання вантажів до перевезення;
- оформлення перевізних документів, переадресування вантажів, нарахування, стягнення провізної плати, додаткових зборів, штрафів;
- інформування вантажоодержувачів про підхід і прибуття вантажів, видача вантажів одержувачам, оформлення, при потребі, комерційних актів;
- приймання до перевезення вантажів, в тому числі непередбачених ТУ та негабаритних вантажів;
- організація роботи ПКО, усунення комерційних несправностей, виявлених при прибутті, відправленні поїздів без відчеплення й з відчепленням вагонів на механізованому пункті усунення комерційних несправностей;
- складання комерційної й оперативної звітності;
- актово-претензійна діяльність, розшук вантажів.

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

- інформування вантажоодержувачів про підхід, прибуття вантажів на їх адресу;
- подавання та забирання вагонів на під'їзні колії відповідно до договорів між станцією та власником під'їзної колії;
- оформлення перевізних документів, переадресування вантажів, нарахування, стягнення провізної плати, додаткових зборів і штрафів;

- облік, нарахування, стягнення плати за користування вагонами власності залізниць, плати за подавання та забирання вагонів;
- оформлення у потрібних випадках актів загальної форми, комерційних актів тощо.

Нормативи часу на виконання технологічних операцій та загальні положення виконання вантажної роботи викладені у технологічних процесах роботи станцій.

У комерційній та вантажній роботі станцій майже всі технологічні операції охоплено роботою інформаційних та інформаційно-керуючих АСУ. У комерційному господарстві використовуються такі автоматизовані робочі місця:

- АРМ ТВК (товарного касира);
- АРМ ПЗ (прийомоздавальника);
- АРМ ПКО (пункту комерційного огляду);
- АРМ КЗО (конвенційних заборон і обмежень);
- АРМ КП (контейнерної площадки);
- АРМ Зважування;
- АРМ КА (комерційних актів).

При перевезенні вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученні впроваджено електронний документообіг з накладанням кваліфікованого електронного підпису (КЕП) працівників станції та вантажовідправників. Усі вантажовідправники, які працюють на станціях, зареєстровані в автоматизованій системі АС «Клієнт УЗ» та виконують операції по оформленню перевізних документів віддалено від станцій через мережу Internet з накладанням КЕП.

При військових та експортно-імпортних перевезеннях на станціях здійснюється оформлення паперових версій перевізних документів, у тому числі УМВС, ЦІМ/УМВС.

Оформлення перевізних документів здійснюється через ПКОПД-Харків. Інформація щодо необхідності здійснення прийому вантажу до перевезення передається засобами телефонного зв'язку. До ПКОПД-Харків прикріплено всі станції, відкриті для виконання вантажних операцій.

Обробка інформації про перевізні документи та вагони у системі АСК ВП УЗ-Є ведеться з моменту прибуття на станцію та до моменту відправлення зі станції з веденням вагонної моделі станції та з урахуванням усіх операцій. Метою функціонування системи є недопущення включення до складу поїзда вагонів, у яких не завершено технологічний цикл обробки документів з «прибуття» до «відправлення». Робота системи включає посилений логічний контроль виконання послідовності та повноти операцій з документами, вагонами та поїздами.

Організація роботи із забезпечення схоронності вантажів, що перевозяться, визначається у «Місцевих інструкціях про порядок роботи з вантажами, що охороняються».

10.1. Організація планування перевезень

Планування перевезень вантажів на опорній станції здійснюється згідно з Правилами планування перевезень вантажів (статті 17-21 Статуту залізниць України) Правил перевезень вантажів залізничним транспортом України, частина 1 зі змінами і доповненнями.

Перевезення вантажів здійснюються на підставі договорів про надання послуг за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників.

Передача замовлень на перевезення вантажівідправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматичну систему «МЕСПЛАН». Замовлення на позапланові та понадпланові перевезення вантажів вантажівідправники надають у порядку, визначеному Правилами та згідно з чинними розпорядженнями АТ «Укрзалізниця».

Облік виконання плану перевезень вантажів здійснюється в обліковій картці за кожним планом. Підставою для ведення облікової картки на станції є:

- при перевезенні за місячним планом – замовлення форми ГУ-12 та наявність узгодження цього замовлення в АС «МЕСПЛАН»;
- при перевезенні за додатковим планом – замовлення відправника на станції відправлення та наявність узгодження його в АС «МЕСПЛАН».

10.2. Організація комерційного огляду поїздів та вагонів на станціях підпорядкованих опорній станції Основа

Під час проведення комерційного огляду поїздів з місцевим вантажем працівники станцій керуються Правилами перевезень вантажів, Правилами комерційного огляду поїздів та вагонів, вказівками АТ «Укрзалізниця», регіональної філії «Південна залізниця».

Комерційний огляд поїздів, які надійшли у переробку, а також транзитних поїздів на станції Основа проводиться згідно з «Технологічним процесом роботи ПКО». На ПКО для усунення комерційних несправностей є запас інструментів та матеріалів згідно з «Правилами комерційного огляду поїздів та вагонів».

Комерційний огляд поїздів та вагонів з місцевими вантажами на станціях, де відсутні пункти комерційного огляду, проводиться агентами комерційними або прийомоздавальниками вантажу та багажу відповідних станцій, а на станціях де відсутні агенти комерційні/прийомоздавальники вантажу та багажу, проводиться дільничними складачами поїздів. З метою забезпечення охорони праці і техніки безпеки при перевірці люків цистерн, зерновозів, критих вагонів, стану навантаження вантажів на платформах і напіввагонах на електрифікованих коліях проводиться тільки після попереднього зняття напруги в контактній мережі в зоні огляду або після перестановки вагонів на колії, де відсутня контактна мережа. Результати комерційного огляду поїздів реєструються у книзі форми ГУ-98.

10.3. Проведення розрахунків за перевезення

Розрахунки за надання послуг з перевезення вантажів здійснюються відповідно до вимог: Правил перевезень вантажів на залізницях України; Інструкції з ведення станційної комерційної звітності; Тарифного керівництва № 1 та інших нормативних документів та відповідних керівних вказівок.

Розрахунки з організаціями, підприємствами, експедиторами за послуги з перевезень, надані станціями, здійснюються через філію «Єдиний розрахунковий центр залізничних перевезень» АТ «Укрзалізниця» (далі – «ЄРЦ») на підставі Договорів про надання послуг.

Прийом, видача вантажів, надання інших послуг здійснюються для тих вантажовласників, які мають договори і кошти на рахунку в ЄРЦ. У разі відсутності на особовому рахунку коштів, необхідних для оплати перевезення та додаткових послуг залізниця припиняє приймання, видачу вантажів та надання додаткових послуг з одночасним віднесенням відповідальності на вантажовласника.

Плата за перевезення стягується з особового рахунку вантажовласника згідно з оформленими станцією документами (перевізними документами, накопичувальними картками та відомостями плати за користування вагонами), на яких проставляється код платника.

Для автоматизації розрахунків, оформлення перевізних документів з метою прискорення їх обробки на вантажних станціях опорної станції Основа встановлені АРМ ТВК, АРМ ПЗ.

11. ОРГАНІЗАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКОЇ РОБОТИ НА ОПОРНІЙ СТАНЦІЇ ОСНОВА

Пасажирські перевезення – це транспортні послуги з переміщення пасажирів, що пов'язані з безпекою, своєчасним і комфортним перевезенням пасажирів, а також із забезпеченням процесу переміщення, своєчасною доставкою та збереженням багажу і вантажобагажу.

Обслуговування пасажирів виконується на станціях:

- Основа;
- Харків-Левада;
- Лосєве;
- Харків-Слобідський;

На станціях працюють квиткові каси, з яких приміських – 4, дальніє – 3.

На станціях Харків-Вантажний, Жихор, Тернове, Рогань, роз'їзд 8 км., роз'їзд 6 км, відбувається посадка та висадка пасажирів у приміському сполученні.

Пасажирам надається можливість у квиткових касах:

- придбання проїзних документів заздалегідь;
- оформлення проїзних документів з пересадкою;

- отримання суми вартості невикористаних взагалі або використаних частково проїзних документів та ін.;
- оплати через термінали за допомогою банківських платіжних карток;
- оплати вартості постільної білизни та чаю в СВ, купейних і плацкартних вагонах пасажирських поїздів при оформленні проїзного документу.

На станціях в залах очікування виділені місця для осіб з інвалідністю.

Інформація щодо переліку додаткових послуг та їх вартість надається пасажиром візуально та через гучномовний зв'язок.

Пасажири своєчасно забезпечуються інформацією про зміни в русі поїздів, про зміни у вартості проїзду, інформацією з переліком платних послуг, що надаються, та їх вартістю.

Приміські поїзди курсують згідно з графіком руху приміських поїздів. На зимовий і літній періоди графік руху коригується.

Перед вступом на чергування ДСП та ВК ВОК ЧПВ перевіряють наявність телеграфних вказівок та оголошень для пасажирів про зміни руху поїздів.

При запізненні або зміні колії приймання-відправлення поїзда ДСП по прямому зв'язку передає інформацію ВК ВОК ЧПВ, які в свою чергу інформують про зміни пасажирів.

12. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ

Загальний контроль за станом безпеки руху на станціях які входять до складу станції Основа, як опорної, покладається на ДС, який особисто і через своїх заступників та начальників відповідних станцій здійснює комплекс профілактичних заходів щодо забезпечення безпеки руху і проводить необхідний контроль за станом безпеки руху на станціях.

Дотримання вимог безпеки руху здійснюється згідно вимог ТРА станцій, ІРП, ПТЕ, ІСИ та інших нормативних документів.

Головною метою управління безпекою руху на станціях є забезпечення безпеки здійснення процесу перевезень пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Безпека руху на станціях досягається через комплекс профілактичних заходів, які передбачають:

- професійний підбір і розстановка кадрів відповідно до нормативів чисельності і професійних вимог, особливо на посади, пов'язані з рухом поїздів;
- проведення технічного навчання кадрів з оформленням в Журналі обліку технічного навчання і підвищення їх кваліфікації, відпрацювання практичних дій в нестандартних ситуаціях на тренажерному комплексі сортувальної станції відповідно до графіку проведення занять;
- перевірка знань у працівників, робота яких пов'язана з рухом поїздів, вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху

поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкції з сигналізації на залізницях України, інших нормативних актів та посадових інструкцій при прийманні на роботу, при переведенні на іншу роботу, після перерви в роботі за спеціальністю терміном один рік і більше, періодично та позачергово у працівників, з вини яких скоєно залізничну транспортну подію чи на підставі зафіксованих фактів порушення вимог або відсутності належного обсягу знань нормативних актів з безпеки руху;

- проведення повторно-періодичних інструктажів з безпеки руху поїздів та автотранспорту щомісячно згідно з тематикою, яка розробляється Службою Д з оформленням в Журналі проведення інструктажів з безпеки руху;

- щомісячні аналізи стану безпеки руху на станціях, виявлення «вузьких місць», розроблення і здійснення заходів для їх усунення;

- проведення начальниками станцій залізничних та їх заступниками раптових перевірок з питань безпеки руху, виконання посадових обов'язків працівниками, робота яких пов'язана з рухом поїздів та автотранспорту;

- проведення перевірок начальниками станцій залізничних, їх заступниками, головним інженером, начальником відділу виробничо-технічного, інженерами станцій;

- розслідування кожного випадку порушення безпеки руху з розглядом наслідків у встановленому порядку;

- проведення технічного обслуговування автотранспорту станції;

- періодичне медичне обстеження працівників, робота яких пов'язана з рухом поїздів, а також передрейсовий та періодичний контроль за станом здоров'я водіїв автотранспорту;

- зміцнення трудової, технологічної дисципліни, вирішення соціальних питань, матеріальне та моральне заохочення безаварійної роботи;

- проведення начальниками станцій залізничних та їх заступниками спільно з представниками дистанцій колії, дистанції сигналізації та зв'язку, дистанцій електропостачання комісійних оглядів головних, приймально-відправних та інших колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ і зв'язку;

- проведення не рідше одного разу на квартал, а також у випадку втрати гальмових башмаків, перевірки наявності і справності гальмових башмаків, відповідності їх маркування, вилучення з експлуатації із застосуванням необхідних заходів щодо усунення виявлених недоліків;

- здійснення комплексу організаційно-технічних заходів з упередження порушень технології роботи станцій:

- а) проведення перевірок додержання регламенту переговорів за допомогою системи документованої реєстрації службових переговорів при виконанні причетними працівниками поїзної та маневрової роботи;

- б) проведення перевірок порядку закріплення рухомого складу на станціях та під'їзних коліях, дотримання заходів із попередження випадків самовільного виходу вагонів;

- в) проведення перевірок дотримання вантажовідправниками технічних умов навантаження та кріплення вантажів на рухомому складі;

г) проведення розгляду результатів контрольних зважувань, звертаючи увагу при цьому на факти перевантаження вагонів понад відміченої трафаретом вантажопідйомності чи порушень технічних умов навантаження.

Контроль за станом безпеки руху на опорній станції Основа здійснюється шляхом проведення ревізій, цільових, комплексних, планових та раптових перевірок у встановленому порядку.

13. РОБОТА ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА З ОХОРОНИ ПРАЦІ

Організація роботи з охорони праці на станції здійснюється на основі системи управління охороною праці АТ «Укрзалізниця» (далі – СУОП), що забезпечує прийняття і реалізацію організаційних та технічних рішень, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів, спрямованих на збереження здоров'я і працездатності людини у процесі роботи.

Функціонування СУОП передбачає формування органів управління, установа функціональних обов'язків для станції і підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділів та посадових осіб, що беруть участь в управлінні охороною праці, а також регламентацію їх діяльності.

Загальне управління охороною праці на станції Основа та у виробничо-технологічних підрозділах Новожанове, Харків-Вантажний, Харків-Левада, Індустріальна, Рогань, Лосєве (у т.ч. пост 18 км), Тернове, Жихор, Харків-Слобідський, 6 км, 8 км здійснює начальник станції залізничної Основа.

Загальне організаційно-методичне управління охороною праці та забезпечення функціонування системи управління охороною праці АТ «Укрзалізниця» здійснюється службою охорони праці станції, зокрема інженерами з охорони праці.

На службу охорони праці станції покладається контроль за станом охорони праці в межах станції Основа та підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділів.

Основні завдання служби охорони праці:

- забезпечення ефективного функціонування системи управління охороною праці;
- забезпечення методичної допомоги та фахової підтримки рішень з питань охорони праці керівництву;
- організація проведення профілактичних заходів, спрямованих на усунення шкідливих і небезпечних виробничих факторів, запобігання нещасним випадкам на виробництві захворюванням та іншим випадкам загрози життю або здоров'ю працівників;
- вивчення та сприяння впровадженню у виробництво досягнень науки і техніки, прогресивних і безпечних технологій, сучасних засобів колективного та індивідуального захисту працівників;
- контроль за дотриманням працівниками вимог законів та інших нормативно-правових актів з охорони праці, колективного договору та локальних нормативних документів з охорони праці, що діють у межах АТ

«Укрзалізниця», регіональної філії, служби роботи станцій філії, станції та підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділів;

- інформування та надання методичних рекомендацій працівникам з питань охорони праці.

- облік нещасних випадків на виробництві, проведення аналізу причин виробничого травматизму та стану промислової безпеки.

Функції служби охорони праці:

- підготовка пропозицій до: проекту Комплексних заходів щодо досягнення встановлених нормативів безпеки, гігієни праці та виробничого середовища, підвищення існуючого рівня охорони праці, попередження випадків виробничого травматизму, профзахворювань та аварій; програми поліпшення умов праці та санітарно – побутового забезпечення працівників; розділу «Охорона праці» колективного договору філії (спільно з виробничими цехами станції та керівниками підпорядкованих виробничо-технологічними підрозділів готують);

- надання організаційно-методичної допомоги у виконанні запланованих заходів, розробленні інструкцій з охорони праці, нормативних документів з охорони праці, складанні санітарно-гігієнічних характеристик робочих місць працівників з питань охорони праці;

- розроблення нормативних документів з питань охорони праці;

- підготовка проектів наказів (розпоряджень) з питань охорони праці та внесення їх на розгляд керівництву;

- ведення обліку нещасних випадків на виробництві, проведення аналізу причин виробничого травматизму та стану промислової безпеки, професійних захворювань і аварій та заподіяної ними шкоди;

- складання звітності з охорони праці за встановленими формами;

- інформування керівництва та працівників про основні вимоги нормативно-правових актів та актів з охорони праці, що діють в межах АТ «Укрзалізниця», регіональної філії, служби роботи станцій філії, станції та підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділів;

- розглядає листи, заяви, скарги працівників станції, що стосуються додержання законодавства про охорону праці, від працівників;

- надання керівництву станцій інформацію з питань охорони праці, у тому числі про нещасні випадки, що сталися, а також підготовка пропозиції щодо їх запобігання;

- проведення вступного інструктажу з охорони праці.

Організація:

- конкурсів, нарад, семінарів, лекцій;

- пропаганди питань охорони праці з використанням інформаційних засобів;

- забезпечення нормативно-правовими актами, посібниками, навчальними матеріалами з питань охорони праці;

- роботи кабінету з охорони праці та промислової безпеки, методичної допомоги в підготовці інформаційних стендів, куточків з охорони праці та промислової безпеки тощо;

- профілактичної роботи щодо попередження виробничого травматизму і професійних захворювань.

Участь у:

- розслідуванні нещасних випадків, професійних захворювань та аварій на виробництві, згідно з установленим порядком Кабінетів Міністрів України;

- складанні санітарно-гігієнічних характеристик умов праці працівників;

- проведенні внутрішнього аудиту охорони праці;

- організації навчання з питань охорони праці посадових осіб та працівників;

- роботі комісії з перевірки знань з питань охорони праці посадових осіб та працівників;

- атестації робочих місць за умовами праці;

- розробленні розділу «Охорона праці» колективного договору;

- підготовці матеріалів для складання Акту визначення категорії працівників, які підлягають попередньому (періодичним) медичним оглядам.

Здійснення контролю (в тому числі, відповідно до планів, графіків, наказів, розпоряджень) за:

- дотриманням вимог нормативно-правових актів з питань охорони праці працівниками станції, а також вимог розділу «Охорона праці» колективного договору;

- дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо проведення атестації робочих місць за умовами праці;

- дотриманням безпечної експлуатації водогрійних котлів, зварювального обладнання, безпечної експлуатації електроустановок споживачів;

- дотриманням безпеки під час експлуатації систем опалення, які використовують природний газ;

- дотриманням санітарно-гігієнічних і санітарно-побутових умов праці працівників;

- організації робочих місць відповідно до нормативно-правових актів з охорони праці;

- застосуванням праці жінок, осіб з інвалідністю та осіб, молодших 18 років відповідно до законодавства;

- виконанням заходів (у тому числі спрямованих на усунення причин нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві), розділу «Охорона праці» колективного договору;

- проведенням ідентифікації, декларуванням безпеки устаткування підвищеної небезпеки та робіт з підвищеною небезпекою, проведення обліку устаткування підвищеної небезпеки;

- своєчасним проведенням технічних діагностувань, періодичних та позачергових випробувань і технічних оглядів устаткування підвищеної небезпеки;

- забезпеченням працівників відповідно до законодавства спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального та колективного захисту, організацією їх зберігання, сушіння, а також забезпеченням працівників мийними та знешкоджувальними засобами;

- своєчасним наданням працівникам виробничо-технологічних підрозділів пільг і компенсацій за роботу у важких та шкідливих умовах праці, забезпечення їх молоком або рівноцінними харчовими продуктами тощо відповідно до вимог законодавства та колективного договору;

- своєчасним проходженням попередніх (під час прийняття на роботу) і періодичних (протягом трудової діяльності) медичних оглядів працівників, зайнятих на важких роботах, роботах із шкідливими чи небезпечними умовами праці, або таких, де є потреба у професійному доборі, щорічних обов'язкових медичних оглядів осіб віком до 21 року;

- наявністю інструкцій з охорони праці згідно з переліком професій, посад і видів робіт, своєчасного внесення в них змін;

- своєчасним проведенням навчання та перевірки знань з питань охорони праці, а також інструктажів з охорони праці;

- виконанням приписів посадових осіб органів державного нагляду за охороною праці та поданням страхового експерта з охорони праці Пенсійного фонду України, які направлені керівництву.

У процесі проведення заходів щодо забезпечення охорони праці та виконання нормативів особистої участі в забезпеченні охорони праці керівництвом станції та підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділах здійснюється:

- визначення обов'язків з питань охорони праці посадовими/робочими інструкціями та розпорядчими документами;

- розроблення переліку посад/професій, видів робіт на які повинні бути розроблені інструкції з охорони праці;

- розроблення інструкцій з охорони праці за професіями та видами робіт;

- розроблення переліку робіт з підвищеною небезпекою та впровадження чіткої системи допуску працівників до їх виконання;

- організація проведення інструктажів, навчання, перевірки знань працівників станції та підпорядкованих виробничо-технологічних підрозділів з питань охорони праці;

- систематичний контроль за станом охорони праці на всіх робочих місцях (щотижневий/оперативний, ступеневий);

- участь в проведенні атестації робочих місць за умовами праці;

- забезпечення та контроль перебування працівників на робочих місцях у спецодязі, спецвзутті та використання ЗІЗ;

- забезпечення працівників станції миючими засобами, лікувально-профілактичним харчуванням (молоко) відповідно до законодавства;
- контроль за дотриманням працівниками особистої безпеки, правил внутрішнього трудового розпорядку, технології виконання робіт і заходів безпеки, вимог інструкцій з охорони праці, посадових/робочих інструкцій та нормативно-правових актів з охорони праці;
- контроль за своєчасним проходженням працівниками медичних оглядів, за дотриманням оптимальних режимів робочого часу та часу відпочинку працівників;
- контроль за безпечним станом робочих місць, технічним станом обладнання відповідно до вимог нормативної документації, що регламентує безпечне виконання робіт на ньому.

Кожен працівник станції зобов'язаний:

- дбати про особисту безпеку і здоров'я, а також про безпеку і здоров'я оточуючих людей в процесі виконання службових обов'язків чи під час перебування на території станції;
- знати і виконувати вимоги нормативно-правових актів з охорони праці, правил поведінки з транспортними засобами (рухомим складом) та машинами, механізмами, устаткуванням та іншими засобами виробництва, які застосовуються в технологічному процесі, вміти користуватися засобами колективного та індивідуального захисту.

Працівник несе безпосередню відповідальність за порушення зазначених вимог.

14. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА У ЗИМОВИХ УМОВАХ

Технологія роботи станції в зимових умовах розрахована на безперебійну роботу з приймання, пропуску та відправлення поїздів, виконання маневрових робіт з використанням снігоприбиральної техніки та технічного обладнання (пневмообдувки) в період сильних снігопадів.

Для забезпечення безперебійної роботи станцій з приймання, відправлення поїздів і переробки вагонопотоків у зимових умовах необхідна своєчасна та якісна підготовка станційного господарства, здійснення системи організації робіт з підготовки господарства і кадрів до роботи в осінньо-зимовий період (далі – ОЗП).

Система організації робіт передбачає:

- аналіз роботи станцій за попередній ОЗП, підведення підсумків цієї роботи і формування завдань на наступний період;
- підготовку наказів (розпоряджень) про організацію підготовки станцій до роботи в ОЗП;
- створення штабів з підготовки господарства і кадрів станцій під головуванням ДС;

- розробку і реалізацію заходів щодо підготовки роботи в наступний період;
- контроль і перевірку стану готовності до роботи в ОЗП;
- звітність станцій про хід підготовки до роботи в ОЗП.

З урахуванням місцевих умов, пов'язаних з підготовкою господарства до роботи в ОЗП, на станціях на основі зазначених в «Інструкції з підготовки господарства перевезень залізниць України до роботи в осінньо-зимовий період» заходів, аналізу роботи станції за попередній ОЗП, розробляються конкретні заходи з підготовки господарства і кадрів станції до роботи в ОЗП. Планом передбачається:

- комплектація змін та бригад;
- навчання працівників прийомам роботи в зимових умовах;
- підготовка першозимників, укомплектування штату працівників провідних професій;
- взаємодія між працівниками різних служб наявність рішень облдержадміністрацій щодо закріплення підприємств інших галузей для очищення снігових заметів на коліях;
- комплекс робіт по підготовці до зими територій станцій, станційних і службово-технічних пристроїв, пасажирських будівель і вокзалів;
- ремонт і налагодження котелень та паливних установок, теплових мереж, наявність і готовність приладів контролю за витратами палива;
- ремонт та підготовка до ОЗП автотранспорту, інструменту, інвентарю;
- забезпечення робочих місць засобами проти обмороження;
- соціальні питання: придбання теплового спецодягу та спецвзуття, сигнальних жилетів, рукавиць, забезпечення працівників побутовим паливом (при зверненні працівників та пенсіонерів залізниці відповідно до норм, встановлених колективним договором);
- підготовка снігоочисної і снігоприбиральної техніки, обладнання, ремонт пневмообдувки і електрообігріву на стрілочних переводах.
- У комплекс робіт по підготовці територій станцій та службово-технічних пристроїв включається:
 - ремонт колій, стрілочних переводів, пасажирських платформ та інших пристроїв;
 - усунення перешкод для роботи снігоприбиральних машин;
 - створення необхідних запасів вугілля, палива, інструментів, віників та інших матеріалів;
 - посилення освітлення територій станцій;
 - створення запасу піску для посипання під час ожеледиці територій станцій: службових проходів, перонів, пасажирських платформ, мостів, місць проведення вантажних операцій.

Відповідальність за підготовку споруд, пристроїв підприємств, на балансі яких вони знаходяться, покладається на керівників відповідних підприємств та на працівників, які безпосередньо їх обслуговують.

Розробляється та затверджується план дій із запобіганням надзвичайних ситуацій у разі різкої зміни погодних умов при відключенні енерго - та теплопостачання, перебою у постачанні паливно-енергетичних ресурсів в опалювальний період.

Для визначення черговості очищення колій, міжколій, стрілочних переводів від снігу, встановлення графіка роботи снігоочисних і снігоприбиральних машин у серпні начальниками дистанцій колії ПЧ-7, за участю начальників станцій, розробляються оперативні плани снігоборотьби (боротьби з ожеледицею).

Оперативний план снігоборотьби (боротьби з ожеледицею) включає:

- перелік найбільш доступних місць на станціях при снігових заносах та карти-схеми огорожування ділянок колій, що заносяться снігом чи зазнають ожеледиці;
- порядок організації та черговість очищення колій, стрілочних переводів, погоджений з графіком руху поїздів та маневрової роботи;
- потрібна кількість і організація роботи снігозбиральної та снігоочищувальної техніки та план розміщення її на коліях станцій;
- визначення місць вивантаження снігу;
- план залучення додаткової робочої сили і транспортних засобів до прибирання снігу в періоди снігопадів і хуртовин, ожеледиці та ліквідації їх наслідків;
- порядок використання бригад першої, другої, третьої черг;
- порядок використання засобів пневматичного обдування
- організація обігріву та харчування працівників, які зайняті на прибиранні снігу.

Для організації снігоприбиральних робіт виписки з оперативного плану по снігоборотьбі видаються дорожньому майстру, ДСП відповідної станції та механіку снігоприбиральної машини.

Керівництво та організація роботи снігоприбиральних машин на території станцій проводиться начальниками станцій.

Для якісної підготовки роботи станцій у зимовий період складаються графіки на основі розпорядження начальників станцій щодо закріплення районів станції за працівниками служб (ПЧ, ШЧ) з проведення ними очищення снігу в період сильних снігопадів, який затверджується начальником Служби Д та розсилається до причетних структурних підрозділів.

Для забезпечення безперебійного руху поїздів та виконання маневрових операцій на станціях мають проводитися такі заходи:

- у першу чергу очищуватися від снігу головні та приймально-відправні колії, стрілочні горловини;
- у другу чергу – вантажні фронти та інші колії і стрілочні переводы станцій;
- для запобігання примерзанню вістряків стрілочних переводів, між проміжками в русі поїздів та маневрових переміщеннях потрібно періодично проводити переведення вістряків стрілок з одного положення в інше;

– при сильному снігопаді проводити маневри з пропуском маневрового локомотива по коліях станцій.

Особливу увагу при організації роботи в зимовий період звертати потрібно на забезпечення безпеки руху поїздів, своєчасне виконання маневрових та вантажних операцій і техніку особистої безпеки.

ДСП при проведенні очисних робіт повинні попереджати працівників, які працюють на колії про рух поїздів та маневрові переміщення на станції, а також попереджати машиністів поїзних і маневрових локомотивів про проведення робіт на коліях станції.

У серпні начальниками станцій залізничних розробляються схеми закріплення стрілочних переводів та територій станцій підрозділами суміжних підприємств, які погоджуються з керівниками цих структурних підрозділів.

На станціях формуються постійно діючі бригади для очищення колій і міжколій від деталей верхньої будови колії, залишків вантажів, сміття. Керівниками бригад призначаються працівники господарства перевезень і дистанцій колії. Для роботи таких бригад виділяються грейферні крани, маневрові локомотиви, дрезини, платформи та інший рухомий склад.

Працівниками станцій, дистанцій колії, дистанцій сигналізації і зв'язку приводяться всі пристрої до стану, який гарантує безперешкодний пропуск снігоприбиральної та снігоочисної техніки, безпечну роботу працівників, пов'язаних з рухом поїздів, та інших працівників станції.

У місцях роботи складачів поїздів встановлюються ящики з піском. Проводиться ремонт, а у разі необхідності – установка нових стелажів або металевих тумб для укладання гальмових башмаків.

У першій половині вересня працівниками дистанцій колій і станцій проводиться підготовка колій і тупиків, зазначених в технічно-розпорядчому акті відповідних станцій, для розміщення снігоприбиральних та снігоочисних машин.

Начальниками станцій залізничних здійснюється перевірка стану службових маршрутів проходів працівників станцій на робочі місця, наявність настилів на рівні головок рейок, покажчиків «Службовий прохід», «Негабаритне місце», наявність та справність сигнального приладдя, інструменту, інвентарю на посту ЕЦ (у приміщенні ДСП), у службових приміщеннях. У разі необхідності проводиться їх ремонт і поповнення до встановлених норм.

У липні-вересні начальники станцій залізничних повинні провести заняття з працівниками станцій, які пов'язані з рухом поїздів, навчання їх специфіці роботи в зимових умовах, з прийняттям заходів.

При несприятливому метеорологічному прогнозі з можливою організацією робіт з очистки в II та III чергу оперативно формуються вертушки з порожніх платформ (кількість платформ визначається оперативним планом Служби Д зі снігоборотьби) для прибирання снігу з місцем їх дислокації на опорній станції Основа.

З метою забезпечення у зимовий період високого темпу маневрової роботи, мінімального простою вагонів і запобігання затримок поїздів на підходах до станцій застосовуються такі прийоми роботи.

На гірковому комплексі станції Основа, та на профільованій витяжці станції Харків-Слобідський:

1. У випадку застигання мастила в буксах вагонів проводиться попередня «прокатка» составів перед насуванням на гірку, а у необхідних випадках здійснюється насування состава двома локомотивами.

2. Сила гальмування вагонів сповільнювачами і гальмовими башмаками регулюється з обліком температури повітря, напрямку вітру і ходових якостей відчеплень.

3. Щоб уникнути «застигання» стрілочних переводів і повітряних гальмових циліндрів, в перервах між розпуском составів і маневровими пересуваннями проводиться періодичний перевід централізованих стрілок і сповільнювачів із одного положення в інше.

4. Перед початком розпуску состава очищуються від снігу башмакоскидачі і рейки в районі гальмування вагонів башмаками.

5. Для усунення «жорсткого» гальмування вагонів і вибивання башмаків з-під коліс вагонів застосовується графітне мастило та бітум.

6. У сортувальних парках під час сильного снігопаду до очистки від снігу колій, по яких намічено проводити маневрові пересування, пропускається маневровий локомотив.

У горловинах станцій, що мають максимальне навантаження маршрутами приймання, відправлення поїздів і іншими маневровими пересуваннями, ДСП для прискорення пропуску локомотивів використовують ізольовані ділянки, на яких паралельно маршруту пропускаються локомотиви, а після звільнення горловини локомотив пропускається за призначенням, чим економиться час на піврейс локомотива.

Працівники станцій, згідно з діючими нормами, забезпечуються спецодягом та спецвзуттям.

З усіма працівниками, які залучаються до роботи, проводиться цільовий інструктаж щодо порядку виконання робіт із очищення централізованих стрілочних переводів. На станціях виділяються і обладнуються приміщення для підігріву та прийняття їжі працівниками, які працюють на снігоборотьбі.

Відповідно до СТП 06-012:2022 Залізничний транспорт. Захист від занесення снігом колії. Підготовка, організація та проведення снігоборотьби під керівництвом штабу щорічно здійснюються наступні основні заходи:

- складання списків бригад першої та другої черг зі снігоборотьби. Бригади першої черги формуються із працівників ПЧ-7, бригади другої черги – з працівників виробничих підрозділів вузла;
- у серпні-вересні проводиться навчання працівників станції прийомам та особливостям роботи з очищення стрілочних переводів та колій від снігу та льоду. Керівники, які призначаються з числа досвідчених робітників зазначених підрозділів, повинні пройти

спеціальне навчання з керівництва роботою в конкретних районах з наступним складанням іспитів комісії при дистанції колії. Особлива увага приділяється першозимникам, які закріплюються за досвідченими працівниками станції та додатково проходять навчання перед роботою в зимовий період;

- за підприємствами закріплюються окремі райони станції. Виробничий підрозділ несе відповідальність за своєчасне очищення закріпленої території від снігу. Схема закріплення підприємств за станцією затверджується керівництвом регіональної філії АТ «Укрзалізниця»;

- до 20 жовтня поточного року силами бригад другої черги проводиться очищення закріплених територій від бур'яну та сміття;

- в термін до 1 жовтня працівники підприємств вузла забезпечуються зимовим спецодягом;

- в термін до 15 жовтня проводяться роботи з ремонту і підготовки до зими всіх службових і побутових приміщень;

- заздалегідь підготовлюються місця для вивантаження снігу;

- в термін до 15 жовтня проводиться перевірка, ремонт та випробування пристроїв пневмообдувки, повітропроводу, компресорного обладнання, повітрозбірників, регулювання автоматичних пристроїв;

- для забезпечення безпеки проходження працюючої снігоприбиральної техніки в термін до 1 листопада перед мостами, зупиночними платформами та іншими перешкодами, що знаходяться в межах габариту робочих органів машин, на весь зимовий період встановлюються тимчасові сигнальні знаки згідно з ІСИ;

- в термін до 1 листопада з колій та міжколійя прибираються матеріали верхньої будови колії, деталі й частини рухомого складу, а також вантажі, що впали з нього;

- в термін до 1 листопада проводиться ремонт і підготовка снігоприбиральних машин;

- в термін до 1 жовтня затверджується у керівництва регіональної філії АТ «Укрзалізниця» оперативний план снігоборотьби;

- в термін до 1 листопада закінчуються роботи з виконання ремонтно-оздоровчих колійних робіт на станції: ремонт колій, стрілочних переводів, заміна рейкошпальної решітки, очищення від щебеню та підрізання баласту на ізольованих ділянках, централізованих стрілочних переводах і вагонних уповільнювачах;

- проводиться комісійна перевірка стану освітлення на станції, ремонт освітлювальних точок на станції. При цьому в першу чергу забезпечується необхідна освітленість основних маневрових районів – проводиться перевірка паркового гучномовного зв'язку;

- створюється запас гальмових башмаків, сухого піску, інвентарю для снігоборотьби;
- у вересні-жовтні проводиться навчання працівників підприємств вузла, задіяних у бригадах другої черги, правилам і порядку виконання робіт з очищення централізованих стрілочних переводів, вагонних уповільнювачів та інших пристроїв під час снігопаду та ожеледі, знаходження на коліях станції та в районах електрифікованих колій.

15. ГОСПОДАРСЬКА РОБОТА ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА

Господарською роботою керує головний інженер станції Основа. У своєму підпорядкуванні він має господарчий цех.

Функції господарчого цеху:

- приведення до належного стану територій підпорядкованих станцій опорної станції Основа (вирубка кущів та чагарників, прибирання території, висадження дерев та квітів, в зимовий період очищення від снігу посипка інертним матеріалом);
- оперативне обслуговування сантехнічних та електричних приладів (водопровідних та теплових мереж, батарей та ін., відновлення та налаштування котлів, а також відновлення їх працездатності);
- утримання у належному стані негабаритних, та небезпечних місць;
- забезпечує своєчасний контроль за проведенням будівельних та монтажних робіт на станції;
- поточне утримання інвентарю та забезпечення необхідними матеріалами постів станцій (набивання та виготовлення держаків лопат та інше);
- клеймування та фарбування гальмівних башмаків;
- проведення щодобового контролю стану водяних, електричних, та теплових лічильників, згідно умов діючих договорів;
- отримання матеріально-технічних засобів (в'язальної проволони, дошки, цвяхів для усунення комерційних несправностей, піску, спецодягу, питної води тощо);
- проведення вхідного контролю I та II рівня зі складанням відповідної документації;
- забезпечення та видача матеріальних цінностей укриттів (питної води та їжі забезпечення);
- видавання спец. одягу, води, засобів особистої гігієни та матеріально технічних засобів;
- проведення участі у другій черзі по снігоборотьбі по найбільш проблемних місцях опорної станції Основа;
- забезпечення пунктів обігріву по вузлу твердим паливом (підготовка дров);
- підготовка будівель до опалювального сезону;

– прийняття участі у службі роботи з автотранспорту (проведення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснення контролю за додержанням працівниками вимог актів законодавства та інших нормативних документів з безпеки дорожнього руху, аналіз стану аварійності та фактів порушення вимог з безпеки дорожнього руху, розроблення заходів щодо запобігання їм і контроль за проведенням цих заходів та інше.);

– виконання робіт з поточного обслуговуванням автомобілів (проведення ТО, заміна гуми, заміна ходової частини та інше).

16. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ ІЗ ОХОРОНИ І ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВАНТАЖІВ НА ОПОРНІЙ СТАНЦІЇ ОСНОВА

16.1. Загальні положення

Охорона та збереження вантажів на станції здійснюється відповідно до Положення про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України, затвердженого наказом Укрзалізниці від 29.12.2008 р. №570-Ц (далі – Положення ЦУО – 0034) і визначає порядок забезпечення на залізницях та підприємствах залізничного транспорту загального користування збереженості вантажів з часу їх прийняття до перевезення і до видачі їх одержувачам, якщо інше не передбачено договором, під час перевезення та на залізничних станціях; порядок здавання вагонів (контейнерів) з вантажами, що підлягають охороні нарядами відомчої воєнізованої охорони (далі – відомчої охорони) під час перевезення залізницями України під охорону; порядок охорони вантажів у місцях їх тимчасового або постійного зберігання на залізничному транспорті, з урахуванням вимог пожежної безпеки.

Організація робіт щодо забезпечення збереження вантажів та матеріальних цінностей покладається на начальника станції залізничної спільно з начальником КВО Основа.

Кожний працівник станції та воєнізованої охорони за колом своїх обов'язків несе особисту відповідальність за збереженість вантажів, прийнятих до перевезення, майна і матеріальних цінностей.

16.2. Порядок пред'явлення місцевих номенклатурних вантажів до охорони

Повідомлення про наявність вагонів, що підлягають здаванню під охорону у відповідності до діючого Переліку, передаються агентом комерційним або прийомоздавальником вантажу та багажу начальнику варті КВО Основа по телефонах 20-42, 22-81.

Повідомлення передається завчасно, не менш ніж за 1 годину до приймання вантажу до перевезення, з урахуванням часу прибуття наряду.

Повідомлення про навантаження вагонів з небезпечними вантажами 2 – 6, 8, 9 класу небезпеки, рейкові підкладки та накладки, брукт металів, що відправляються виробничими підрозділами залізниці, повинні подаватися з

таким розрахунком, щоб стрілець міг прийняти вантаж під охорону від представника вантажовласника (вантажовідправника) разом із агентом комерційним або прийомоздавальником вантажу та багажу станції.

В повідомленні повинні бути зазначені:

- найменування відправника;
- номери вагонів
- місце знаходження вагонів;
- номери ЗПП, пломб та інших пристроїв
- повне найменування вантажу в кожному вагоні;
- код вантажу;
- клас небезпечності (за наявності)
- сума зборів за охорону;
- прізвище агента комерційного або прийомоздавальника вантажу та багажу, який передав повідомлення;
- дата і час передачі повідомлення;
- дата і час, на який викликається наряд охорони.

Запис про повідомлення робиться у Книзі надання заявок про здавання вантажів під охорону воєнізованій охороні (далі – Книга заявок), яка знаходиться у агента комерційного або прийомоздавальника вантажу та багажу.

Якщо на станцію прибув вантаж, що підлягає охороні, який буде переадресовуватися, то цей вантаж приймається з-під охорони працівниками станції, а після отримання наказу про переадресування та внесення відповідних змін до попередніх або оформлення нових перевізних документів агент комерційний або прийомоздавальник вантажу та багажу станції повинен передати нове замовлення на прийняття вантажу під охорону та здати вантаж під охорону встановленим порядком.

16.3. Порядок приймання та здавання вагонів з місцевим вантажем, що підлягає обов'язковій охороні

Приймання-здавання вагонів з номенклатурними вантажами під охорону працівниками КВО Основа здійснюється після проведення спільного повного комерційного огляду вагонів разом з агентами комерційними або прийомоздавальниками вантажу та багажу.

Вагони із небезпечними вантажами 2-6, 8,9 класу безпеки, метанолом, рейкові скріплення, які відправляються або слідуєть на адресу залізничних підприємств, брукт металів, який відправляється залізничними підприємствами приймаються під охорону стрільцем воєнізованої охорони разом із агентом комерційним або прийомоздавальником вантажу та багажу станції від вантажовідправника на місцях не загального користування.

Під час приймання-передачі вагонів, що підлягають охороні, при зовнішньому огляді перевіряється цілісність кузова вагона або контейнера (відсутність тріщин, отворів, проломів, зовнішніх зашпаровувань (латок),

надійність закриття дверей і люків, відсутність можливості доступу до вантажу, відсутність на пломбах та ЗПП слідів стороннього втручання.

Також проводиться звіряння кількості та номерів наявних на вагоні ЗПП та пломб з даними, вказаними у перевізних документах; надійність фіксації пломб та ЗПП.

У вагонах відкритого типу додатково зовнішнім оглядом на не електрифікованих коліях чи коліях із знеструмленою і заземленою контактною мережею перевіряється стан вантажу, наявність захисного маркування та накриття, у міру можливості звіряється фактична кількість вантажних місць із зазначеною в перевізних документах тощо. Забороняється проводити огляд та перевірку стану вантажу у напіввагонах, наявність та стан пломбувальних пристроїв на верхніх завантажувальних люках цистерн та хоперів під контактною мережею.

Приймання під охорону цистерн з світлими нафтопродуктами здійснюється спільно з агентом комерційним або прийомоздавальником вантажу та стрільцем воєнізованої охорони станції безпосередньо від вантажовідправника на його під'їзній колії або на знеструмлених коліях станції.

Під час приймання цистерн під охорону працівник КВО Основа перевіряє їх стан у комерційному відношенні (наявність та стан запірно-пломбувальних пристроїв, комплектність барашок, наявність ущільнюючих прокладок, справність кришок заливних горловин та заливних пристроїв, наявність на запобіжних клапанах пломб, що гарантують їх технічну справність, наявність та справність драбин, відсутність течії вантажу та інше).

Про приймання вагонів з номенклатурними вантажами під охорону воєнізованої охорони агентом комерційним або прийомоздавальником вантажу та багажу станції та стрільцем воєнізованої охорони робиться запис у Книзі обліку прийому-здачі вагонів (контейнерів) під охорону та в маршруті варти ф. ХУ-2 про дату, час, номер вагона (контейнера), найменування вантажу, станцію та залізницю призначення, посаду, прізвище особи, яка здала та прийняла вагон та її підпис. У разі необхідності відображається додаткова інформація про характеристики вантажу (вид металобрухту, характеристики окремих одиниць металопродукції, тощо). Записи в Книзі та в маршруті варти ф. ХУ-2 завіряються підписами агента комерційного або прийомоздавальника вантажу та багажу станції та стрільця воєнізованої охорони. Книга знаходиться у агента комерційного або прийомоздавальника вантажу та багажу станції. Дана книга повинна бути пронумерована, прошнурована та скріплена печаткою встановленим порядком.

Стрілець воєнізованої охорони прибуває на станцію, маючи на руках маршрут варти форми ХУ- 2. В цей маршрут він також записує номери вагонів, рід вантажу та інші необхідні дані, в тому числі дату, час прийняття вантажу під охорону, від кого прийняв цей вантаж. Незалежно від того, чи від агента комерційного або прийомоздавальника вантажу та багажу, чи спільно з ним від вантажовідправника вантаж прийнятий під охорону, запис в маршруті ХУ- 2 повинен бути завірений агентом комерційним або прийомоздавальником

вантажу та багажу станції.

У разі неможливості здійснення повного огляду вагона з незалежних від стрільця причин (наявність контактної мережі, несправна драбина, тощо), стрілець здійснює відповідний запис в маршруті варти ф. ХУ-2, «Книзі обліку прийому-здачі вагонів під охорону» відповідної станції навантаження та здійснює прийом вантажу зовнішнім оглядом. В такому випадку повний комерційний огляд вантажу проводиться на найближчому змінному пункті де маються пости воєнізованої охорони.

У разі виявлення комерційних несправностей у вагонах, що приймаються під охорону залізниці на станціях відправлення, невідповідності даних на вантаж, внесених відправником до перевізних документів, інших недоліків, які можуть призвести до втрати вантажу в процесі перевезення або загрожувати безпеці руху, такі вагони під охорону не приймаються.

Працівники станції та відомчої охорони вживають заходи щодо усунення вантажовідправниками всіх недоліків, повторно приймають вагони з номенклатурними вантажами до перевезення. Якщо комерційна несправність своєчасно не усунута, стрілець має право відмовитись від прийняття вантажу під охорону, про що повинен бути зроблений запис в Книзі обліку прийому – здачі вагонів (контейнерів) під охорону, маршруті варти ф. ХУ – 2.

Якщо комерційна несправність не може бути усунена в присутності стрільця воєнізованої охорони, останній вибуває в свій підрозділ, при цьому час очікування стрільця не може перевищувати технологічно передбаченого часу на прийняття вантажу під охорону. Після усунення несправності агент комерційний або прийомоздавальник вантажу та багажу станції повинен встановленим порядком знову замовити охорону.

Якщо на адресу місцевих вантажоодержувачів прибули вантажі у вагонах з комерційними несправностями, із доступом до вантажу, із попутними актами за рішенням начальників станцій залізничних або їх заступників проводиться комісійна видача таких вантажів в присутності начальників станцій залізничних, або їх заступників, агента комерційного або прийомоздавального вантажу та багажу станції та працівників воєнізованої охорони.

Затримка працівників воєнізованої охорони на коліях станції, де ними прийняті під охорону вагони з вантажем місцевого навантаження, а також на коліях, куди виставлені вагони з вантажами, що підлягають охороні, для передачі агенту комерційному або прийомоздавальному вантажу та багажу станції або представникам вантажоодержувача, не повинна перевищувати 2 (двох) годин. Вагони із вантажами, прийнятими під охорону від місцевих вантажовідправників, повинні бути якнайшвидше виставлені в парки станції.

У випадку затримки наряду воєнізованої охорони з вини відправника (одержувача) вантажу більше 2 (двох) годин, складається акт загальної форми, який підписується агентом комерційним або прийомоздавальною вантажу та багажу станції та стрільцем воєнізованої охорони. На підставі акту загальної форми з відправника (одержувача, експедитора) додатково справляється плата визначена Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним

транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженим Міністерством транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 №317. В акті загальної форми повинні бути дані про: причину складення акту; дату, час початку затримки; дату і час, коли закінчилася затримка; на чию відповідальність складений акт.

В разі прибуття вагонів в нічний час, якщо стрілець воєнізованої охорони повинен супроводжувати інші вантажі в подальшому напрямку, приймання – передача вагонів здійснюється за час їх знаходження на станції, факт прибуття стрільця воєнізованої охорони на станцію підтверджується штампом станції та підписом ДСП станції. В цьому випадку агент комерційний або прийомоздавальник вантажу та багажу станції після прибуття на роботу повинен ретельно оглянути вантаж. Відсутність оперативних повідомлень (телеграм) в підрозділ воєнізованої охорони про вантаж є підтвердженням прибуття його в справному комерційному стані.

В разі прибуття вагонів в денний час доби (з 08-00 до 20-00) передача здійснюється від стрільця воєнізованої охорони агенту комерційному або прийомоздавальнику вантажу та багажу станції на протязі не більше 1 години. В разі прибуття вагонів в нічний час доби з (20-00 до 08-00) передача по станції Основа здійснюється від стрільця воєнізованої охорони робітникам ПКО (приймальникам поїздів 3, 4 розряду), які працюють в зміну, а по станціям де відсутні ПКО, передача вагонів здійснюється від стрільця воєнізованої охорони агенту комерційному або прийомоздавальнику вантажу та багажу відповідної станції.

В разі прибуття на станцію вагонів з небезпечними вантажами 2-6,8,9 класів передача їх з – під охорони здійснюється стрільцем воєнізованої охорони разом із агентом комерційним або прийомоздавальником вантажу та багажу станції представнику вантажоодержувача.

Результати передачі вантажів з – під охорони фіксуються в маршруті варті форми ХУ – 2, в Книзі обліку прийому – здачі вагонів (контейнерів) під охорону. При цьому агент комерційний станції або робітник ПКО (приймальник поїздів 5 розряду) робить відмітку в маршруті варті форми ХУ – 2 про:

- дату і час прибуття наряду охорони на станцію,
- дату і час приймання – передачі вагонів з вантажем,
- найменування парку станції і номер колії,
- комерційний стан прийнятих вагонів з вантажем та самого вантажу в вагонах відкритого типу.

Запис в маршруті ХУ – 2 завіряється штемпелем станції. При відправлення стрільця воєнізованої охорони зі станції агент комерційний або касир товарний (вантажний) станції вказує дату, час, номер поїзда, яким він повертається у свій підрозділ. Затримка наряду воєнізованої охорони не повинна перевищувати 2 годин з часу прибуття його на станцію.

16.4. Особливості забезпечення схоронності номенклатурних та інших вантажів при подаванні (забиранні) вагонів на (з) під'їзні (их) колії (й)

Подавання (забирання) вагонів на (з) під'їзні (их) колії (й) здійснюється відповідно до Договорів про експлуатацію під'їзних колій і Договорів про подавання та забирання вагонів.

При подаванні (забиранні) вагонів складач поїздів і локомотивна бригада візуально ведуть спостереження за станом та збереженням вантажів.

Вагони, що подаються під вивантаження на під'їзні колії, здаються агентом комерційним/касиром товарним (вантажним) станції представнику вантажоодержувача або власника під'їзної колії з його підписом у Пам'ятці про користування вагонами і контейнерами. При спільній здачі вантажу в присутності працівника воєнізованої охорони оформлення Пам'ятки та внесення записів в маршрут варту ф. ХУ-2 повинні бути зроблені одночасно.

Під час подачі вагонів на під'їзні колії виконується їх огляд, при якому повинні бути повністю виявлені та виключені помилкові подачі вагонів на невідповідний вантажний фронт (під'їзну колію), подачі під навантаження навантажених вагонів як порожніх.

На під'їзних коліях охорона та збереження прийнятих від залізниці вантажів забезпечується силами і засобами власника під'їзної колії.

При виявленні відсутності або пошкодженні пломб (ЗПП) на вагонах (контейнерах), невідповідності відтисків на них відтискам, зазначеним у перевізних документах, доступу до вантажу, що перевозиться в критому рухомому складі та цистернах, невідповідності ТУ навантаження та кріплення вантажів на відкритому рухомому складі вантажі до перевезення агентом комерційним не приймаються. Вагони (контейнери) залишаються на відповідальному простої вантажовідправника, про що агентом комерційним робиться відмітка в Пам'ятці про користування вагонами і контейнерами, та надається повідомлення власнику під'їзної колії (вантажовідправнику).

16.5. Порядок приймання та здавання вагонів з транзитним номенклатурним вантажем

Охорона вагонів з вантажами на опорній станції Основа здійснюється:

- по прибуттю вантажних поїздів в парках прибуття – силами працівників воєнізованої охорони інших команд до передачі їх під охорону працівником КВО Основа;
- працівниками КВО Основа в інших випадках.

Якщо вагони з вантажами, що підлягають охороні, у складі вантажних поїздів прибули без охорони, то початком їх охорони на станції Основа працівниками КВО Основа є момент початку огляду після огороження вантажного поїзда.

Кількість вартових у парках станцій Основа визначається начальником варту КВО Основа, працівники станції не мають права втручатися в порядок забезпечення охорони вантажів.

Приймання вагонів з вантажами під охорону працівниками КВО Основа здійснюється після проведення спільного комерційного огляду вагонів.

При прийманні під охорону автотехніки та сільгоспмашин на станції відправлення перевіряється наявність описів або пакувального листа.

При прийманні під охорону контейнерів із номенклатурними вантажами, що перевозяться у вагонах відкритого типу, перевіряється цілісність кузова контейнера, справність дверей, наявність та стан ЗПП (митних пломб) відповідність їх даним, зазначеним у перевізних документах.

Також проводиться звіряння кількості та номерів наявних на вагоні запірно-пломбувальних пристроїв (далі – ЗПП) та пломб з даними, вказаними у перевізних документах; надійність фіксації пломб та ЗПП.

Про результати приймання вагонів з транзитними номенклатурними вантажами під охорону робиться запис начальником варти КВО Основа в Книзі ф. ХУ-3; в маршрутах ф. ХУ-2 стрільців, що привели вантаж на станцію Основа, робиться запис вартовими в парках станції, запис звірюється штампом змінного пункту КВО Основа.

У разі виявлення комерційних несправностей у вагонах з транзитними вантажами, що приймаються під охорону, невідповідності даних на вантаж, внесених відправником до перевізних документів, інших недоліків, які можуть призвести до втрати вантажу в процесі перевезення, працівниками станції складається акт загальної форми ГУ-23 та вживаються заходи щодо усунення всіх недоліків, після чого вантажі приймаються до охорони. Якщо комерційна несправність своєчасно не усунена, стрілець має право відмовитись від прийняття вантажу під охорону, про що повинен бути зроблений запис в Книзі ф. ГУ-98, в маршруті ф. ХУ-2.

У разі виявлення комерційних несправностей у вагонах, що підлягають охороні, які прибули на станцію без супроводження стрільцем воєнізованої охорони, в акті загальної форми ГУ-23 вказується: «Вагон прибув без супроводження воєнізованої охорони УЗ».

Відсутність наряду воєнізованої охорони або відмова від прийняття вантажу під охорону не повинна бути приводом для затримки відправлення поїздів, окрім тих, в складі яких є небезпечні номенклатурні вантажі.

16.6. Порядок формування вантажних поїздів, у склад яких включені вагони з номенклатурними та іншими вантажами, що підлягають охороні

Під час формування поїздів, вагони, що підлягають охороні, повинні ставитися однією групою в головну частину поїзда за локомотивом, з урахуванням прикриття (для небезпечних вантажів). Проїзд наряду здійснюється у кабіні локомотива з попереднім його інструктажем машиністом цього локомотива про порядок проїзду і відміткою у маршруті варти ф. ХУ-2: «серія, номер локомотива, прізвища машиніста і помічника» за підписом старшого наряду (стрільця) та машиніста локомотива.

При формуванні поїздів з номенклатурними вантажами металевої групи на

відкритому рухомому складі вагони групуються, включаються в склад поїзда в головну частину від локомотиву.

Все інше, не передбачене даним розділом Технологічного процесу роботи опорної станції Основа, регламентується Положенням ЦУО-0034.

16.7. Розмежування відповідальності за забезпечення збереження вантажів, які перевозяться, між працівниками воєнізованої охорони та працівниками станції

Начальники станцій залізничних або їх заступники сумісно з начальником КВО Основа згідно своїх посадових обов'язків несуть персональну відповідальність за забезпечення збереження вантажів, що перевозяться, та матеріальних цінностей, за організацію роботи щодо усунення причин і умов, які породжують незбереження вантажів та інших матеріальних цінностей.

За невжиття заходів до забезпечення збереження вантажів та інших матеріальних цінностей посадові та інші особи, які винні у цьому, несуть дисциплінарну, адміністративну, матеріальну та іншу відповідальність згідно з чинним законодавством.

Коло посадових та інших осіб, які не вжили заходів щодо забезпечення збереження вантажів, що перевозяться, і матеріальних цінностей та усунення причин, які сприяють виникненню несхоронності, визначається на підставі матеріалів службового розслідування чи у відповідних випадках слідчими органами.

Аналіз незбережених перевезень на станції проводиться за даними результатів розслідування оперативних повідомлень та комерційних актів. Начальник станції залізничної або заступник начальника станції залізничної спільно з начальником та (або) заступником начальника КВО Основа на підставі аналізу незбережених перевезень виявляє найбільш проблемні ділянки роботи і в межах своєї компетенції вживає необхідних заходів щодо забезпечення збереженості вантажів.

Працівники воєнізованої охорони несуть відповідальність за збереження місцевого вантажу, прийнятого до охорони, з моменту внесення даних в Книгу обліку прийому-здачі вагонів (контейнерів) під охорону, про прийняття його під охорону, та до моменту внесення даних в цю Книгу про передачу вантажу з-під охорони.

Працівники воєнізованої охорони несуть відповідальність за збереження транзитних вантажів, що підлягають охороні, в межах постів на станції Основа, а також у складі вантажних поїздів, якщо встановленим порядком вагони з вантажами були пред'явлені до охорони.

Працівники станцій несуть відповідальність за збереження вантажів, що підлягають охороні та знаходяться на коліях поза межами постів воєнізованої охорони, в тому числі під час проведення маневрових операцій, по колу покладених обов'язків.

17. КОНТРОЛЬ ЗА ВИКОНАННЯМ ТЕХНОЛОГІЧНОГО ПРОЦЕСУ РОБОТИ ОПОРНОЇ СТАНЦІЇ ОСНОВА

ДСЦС, ДСЦ, ДСП, ДСПП відповідного району, ДСПГ Північної сортувальної гірки, ДСПГ Південної сортувальної гірки, ДСП підпорядкованих станцій по колу своїх обов'язків здійснюють контроль за дотриманням затвердженого Технологічним процесом відповідних станцій порядку виконання поїзної і маневрової роботи, графіка виконаної роботи станції, відповідних журналів обліку роботи станції згідно з вимогами Форм первинної облікової документації по господарству перевезень, інструктивних вказівок щодо їх складання та ведення й вживають оперативних заходів щодо недопущення порушень установленої технології.

Керівництво станцій шляхом перевірок виконання технологічних норм експлуатаційної діяльності станцій, шляхом проведення аналізу роботи станцій за зміну, добу, а при потребі, за певний період здійснюють періодичний контроль за виконанням працівниками станцій вимог Технологічного процесу роботи станції.

При здійсненні контролю за виконанням Технологічного процесу роботи станції виявляються резерви підвищення пропускної, переробної спроможності станції, розробляються заходи щодо удосконалення технології, поліпшення використання технічних засобів.

Начальник станції залізничної Основа
виробничого підрозділу «Служба роботи
станцій» регіональної філії
«Південна залізниця» акціонерного
товариства «Українська залізниця»

Олександр ДАНЬКО

