

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**

**В.о. директора регіональної філії  
„Одеська залізниця”  
ПАТ „Українська залізниця”**

**С.С. Нікулін**  
\_\_\_\_\_ 2018 р.



**ЗАТВЕРДЖУЮ:**

**Директор,  
виконавчий директор  
ТОВ «Сісайд Термінал»**

**В.Л. Лисиця**  
\_\_\_\_\_ 2018 р.



## **ЄДИНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ПРОЦЕС**

**РОБОТИ ТОВАРИСТВА З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ**

**«СІСАЙД ТЕРМІНАЛ»**

**І СТАНЦІЇ МИКОЛАЇВ-ВАНТАЖНИЙ**

**РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ „ОДЕСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ”**

**ПАТ „УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ”**

**м. Миколаїв 2018 р.**

## Зміст

Список скорочень	5
Вступ	7
<b>1. Технічна й експлуатаційна характеристика станції примикання і під'їзної колії</b>	<b>9</b>
1.1. Характеристика колійного розвитку, технічних засобів і пристроїв станції примикання, під'їзної колії Користувача і його контрагентів	9
1.1.1. Характеристика станції Миколаїв-Вантажний	9
1.1.2. Характеристика під'їзної колії Користувача	12
1.2. Експлуатаційна характеристика під'їзної колії	22
1.2.1. Розрахункові вагонопотоки	22
1.2.2. Максимальна переробна спроможність і коефіцієнт використання вантажних фронтів	22
1.2.3. Обсяги маневрової роботи з подавання, забирання і розставляння вагонів на вантажних фронтах. Норми часу на маневрову роботу	27
1.2.4. Технологія роботи з поїздами, що надходять у переробку та відправляються зі Станції	33
1.2.5. Розрахунок максимальної кількості вагонів, які можуть бути подані на під'їзну колію Користувача та визначення режимів керування гальмами	35
<b>2. Організація взаємодії станції примикання і під'їзної колії</b>	<b>37</b>
2.1. Порядок подавання й забирання вагонів. Організація передавальних операцій	37

2.2. Проведення передавальних операцій	38
2.3. Технологія подачі та забирання вагонів з колій Парку приймання та сортувального парку станції Миколаїв-Вантажний на під'їзну колію Користувача	40
2.4. Порядок подавання і забирання вагонів на (з) вантажні фронти	46
<b>3. Організація вантажної і комерційної роботи</b>	<b>53</b>
3.1. Час перебування вагонів на під'їзній колії Користувача	53
3.2. Зважування вагонів і дозування вантажів	54
3.3. Організація комерційних операцій	55
3.3.1. Організація навантаження вагонів	55
3.3.2. Організація вивантаження вагонів	57
3.4. Обов'язки сторін при узгодженні змінно-добового плану завозу експортних та транзитних вантажів у розмірах, що перевищує максимальну переробну спроможність вантажних фронтів.	58
3.5. Технологія роботи з електронним документообігом	59
3.6. Збереження вагонного парку	60
<b>4. Особливості роботи Користувача і Станції примикання в зимових умовах</b>	<b>63</b>
4.1. Організація роботи Станції і Користувача з очищення колій і території	63
4.2. Організація роботи станції Миколаїв-Вантажний у зимових умовах	63
4.3. Організація роботи під'їзної колії Користувача у зимових умовах	64

<b>5. Заходи щодо поліпшення використання вагонів і безпеки руху на під'їзній колії і станції примикання</b>	<b>66</b>
5.1. Забезпечення безпеки руху й охорони праці при вантажно-розвантажувальних роботах і маневровій роботі	66
5.2. Порядок закріплення вагонів на вантажних фронтах	68
5.3. Розслідування і облік нещасних випадків і транспортних подій у маневровій роботі	70
5.4. Необхідні заходи для прискорення обігу вагонів і інші пропозиції	72
<b>6. Оперативне планування і керівництво роботою під'їзної колії та станції примикання. Контроль і аналіз виконаної роботи</b>	<b>73</b>
6.1. Оперативне планування роботи Користувача і Станції	73
6.2. Організація взаємної інформації про підхід поїздів і суден	74
6.2.1. Інформація про підхід поїздів	74
6.2.2. Інформація про підхід суден	74
6.3. Структура керівництва Станції	74
6.4. Структура керівництва Користувача	75
6.5. Контроль і аналіз виконаної роботи	77
<b>7. Добовий план-графік роботи Станції і Користувача</b>	<b>78</b>
<b>Додаток А Добовий план-графік роботи під'їзної колії</b>	
<b>Додаток Б План під'їзної колії</b>	

## Список скорочень

ДНЦ – поїзний диспетчер;

ДСП – черговий по станції;

ДСЦ – маневровий диспетчер;

ДСПГ – черговий по гірці;

ДЦУ – диспетчерський центр управління;

ЗПП – запірно-пломбувальний пристрій;

Одеська залізниця – регіональна філія „Одеська залізниця” ПАТ „Українська залізниця”;

ПТЕ – Правила технічної експлуатації залізниць України;

Станція – станція Миколаїв-Вантажний регіональної філії „Одеська залізниця” ПАТ „Українська залізниця”;

СТЦ – станційний технологічний центр;

ТРА – Технічно-розпорядчий акт;

ЕЦ – електрична централізація стрілок та сигналів;

Порт – морський порт Миколаїв\*;

Користувач – Товариство з обмеженою відповідальністю «Сісайд Термінал», що задіяне як оператор для виконання робіт в морському порту Миколаїв з подачі-забирання вагонів, маневрових робіт, зважування вагонів і інших послуг, які надаються Портовому оператору.

Портовий оператор – у значенні Закону України „Про морські порти України”: портовий оператор (стивідорна компанія) - суб’єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов’язані з цим види господарської діяльності.

Локомотиви Користувача – локомотиви, які Користувач використовує на законних підставах.

Колії Користувача – залізничні під'їзні колії, які Користувач використовує на законних підставах.

\* у значенні Закону України „Про морські порти України”: морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.

## Вступ

Найважливішим резервом поліпшення експлуатаційної роботи магістральних залізниць і морського транспорту є чітка взаємодія в роботі між припортовими станціями і портами на основі єдиної технології.

Єдиний технологічний процес роботи Товариства з обмеженою відповідальністю «Сісайд Термінал», і станції Миколаїв-Вантажний регіональної філії „Одеська залізниця” ПАТ „Українська залізниця” (далі - ЄТП) сприяє:

- своєчасному прийому Користувачем вантажів, що надходять Портовим операторам;
- недопущенню скупчення вагонів і суден в очікуванні розвантаження і скороченню їх простоїв під вантажними операціями;
- організації навантаження і вивантаження залізничних маршрутів на вантажних фронтах у терміни, що не перевищують встановлені норми часу на вантажні операції;
- подальшому розвитку організації перевантаження вантажів за прямим варіантом;
- скороченню часу на виконання передавальних операцій;
- росту продуктивності праці при вантажно-розвантажувальних і маневрових роботах;
- збереженню вантажів, що перевозяться і перевізних засобів (вагонів і суден);
- забезпеченню безпеки руху, охорони праці і навколишнього середовища.

ЄТП передбачає ритмічну роботу на основі взаємної інформації і єдиної системи оперативного планування, контролю та аналізу роботи.

Подача та забирання вагонів зі станції Миколаїв-Вантажний на під'їзну колію та маневрова робота на коліях Користувача, здійснюється локомотивами Користувача відповідно до договорів з Портовими операторами.

Виробнича діяльність Користувача здійснюється на підставі ліцензії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті „Надання послуг з перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом” та Сертифікату відповідності „Надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом (у тому числі небезпечних вантажів). Послуга з подачі забирання вагонів. Послуга маневрова”.

Користувач ознайомлює Портових операторів з положеннями даного ЄТП та контролює їх виконання.

У разі виникнення конфліктів або протирічь Користувач вирішує їх самостійно та несе відповідальність разом з Портовими операторами у межах чинного законодавства України.



## **1 Технічна й експлуатаційна характеристика станції примикання і під'їзної колії**

### **1.1. Характеристика колійного розвитку, технічних засобів і пристроїв станції примикання, під'їзної колії Користувача і його контрагентів**

#### **1.1.1. Характеристика станції Миколаїв-Вантажний**

Станція Миколаїв-Вантажний – тупикова вантажна станція Одеської залізниці регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця». За обсягами роботи віднесена до позакласної.

До Станції з парного напрямку примикає перегін «Колійний пост 230 км – Миколаїв-Вантажний», з наступними характеристиками: одноколійний, обладнаний двостороннім автоблокуванням без прохідних світлофорів.

Характеристика колійного розвитку станції Миколаїв-Вантажний наведено в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

#### **Характеристика колійного розвитку станції Миколаїв-Вантажний**

Номер колії	Спеціалізація колії	Номери стрілок, що обмежують колію		Корисна довжина, м	Місткість в умовних вагонах	Примітка
		від стрілки	до стрілки			
1	2	3	4	5	6	7
парк Приймання						
5	Приймальна для непарних вантажних поїздів	43	94	906	62	
6	Приймальна для непарних вантажних поїздів	49	94	859	58	

Продовження таблиці 1.1.

1	2	3	4	5	6	7
7	Приймально-відправна для приймання непарних, відправлення парних вантажних поїздів	53	92	802	54	
8	Приймально-відправна для приймання непарних, відправлення парних вантажних поїздів	55	90	779	53	
парк Відправлення						
15	Відправна для парних вантажних поїздів,	18	74	953	65	
16	Відправна для парних вантажних поїздів	22	74	952	65	
Сортувальний парк						
1С	Сортувальна	22	107	716	51	
2С	Сортувальна	36	107	633	45	
3С	Сортувальна	36	109	644	46	
4С	Сортувальна	32	109	722	51	
5С	Сортувальна	30	115	740	52	
6С	Сортувальна	40	115	687	49	
7С	Сортувальна	42	117	585	41	
8С	Сортувальна	44	117	559	39	
9С	Сортувальна	46	121	525	37	
10С	Сортувальна	48	64	446	31	
11	Виставна	48	58	299	21	
22	З'єднувальна	76	119	126	9	

Продовження таблиці 1.1.

1	2	3	4	5	6	7
32	З'єднувальна	62	76	231	16	
33	З'єднувальна	34	14	69	4	
35	Ходова	45	57	148	10	
36	Витяжна	8	Упор	281	18	
50	Вагова для маневрових передач для Користувачу	76	57	873	62	
52	Ходова	45	61	162	9	
53	Ходова	38	58	503	35	
54	З'єднувальна	17	35	62	4	
60	З'єднувальна	78	101	87	8	
26	Ходова	110	8	225	16	
37	Ходова	78	88	172	12	
58	Ходова для прослідування парних вантажних поїздів, поодиноких локомотивів	88	37	546	39	

Для виконання маневрової роботи на станції Миколаїв-Вантажний використовуються маневрові локомотиви локомотивного депо Миколаїв.

Розформування составів поїздів, що прибули, і формування поїздів до відправлення виконується на немеханізованій сортувальній гірці малої потужності та витяжних коліях.

Таблиця 1.2.

**Характеристика гірки**

Назва	Призначення	Пропускна спроможність, потужність, продуктивність, ваг./добу	Примітка
1	2	3	4
Немеханізована гірка малої потужності	Розпуск, сортування вагонів	1096	

**1.1.2 Характеристика під'їзної колії Користувача**

Під'їзна колія Користувача примикає стрілкою №59 до ходової колії №52 станції Миколаїв - Вантажний. Межа під'їзної колії позначається сигнальним знаком „Межа під'їзної колії”, який встановлено у створі граничного стовпчика стрілочного перевodu №59.

Загальна протяжність залізничної під'їзної колії Користувача складає 24634,08м.

Характеристика колійного розвитку Користувача наведена в таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

**Характеристика колійного розвитку Користувача**

Номер колії	Спеціалізація колії	Номери стрілок, що обмежують колію		Корисна довжина, м	Місткість в умовних вагонах	Примітка
		від стрілки	до стрілки			
1	2	3	4	5	6	7
І маневровий район						
1	Приймально- відправна	79	103	506	36	
2	Приймально- відправна	75	89	336	24	

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5	6	7
3	Приймально-відправна	73	93	372	26	
4	Приймально-відправна	73	215	190	13	
5	Для відстою	85	Кін. колії	144	10	
8	Вагова-відправна	81	87	127	9	
8А	Для відстою локомотивів	201	Упор	87	6	
9	Вагова-Відправна	81	87	154	11	
10	Навантажувально-вивантажувальна	83	Упор	144	10	
11	Ходова	87	107	303	21	
12	Ходова	89	101	107	7	
13	Навантажувально-вивантажувальна	97	Кін. колії	207	14	
15	Навантажувально-вивантажувальна	99	219	565	40	
15А	Навантажувально-вивантажувальна	221	Упор	200	14	
16	Навантажувально-вивантажувальна	99	223	570	40	
16А	Навантажувально-вивантажувальна	223	Упор	186	13	
17	Навантажувально-вивантажувальна	111	Упор	125	8	
19	Навантажувально-вивантажувальна	111	Упор	125	8	
20	Навантажувально-вивантажувальна	105	Кін. колії	33	2	
21	Ходова	125	127	199	14	

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5	6	7
22	З'єднувальна	95	83	35	2	
23	З'єднувальна	103	107	28	2	
24	З'єднувальна	109	119	96	6	
25	Ходова	109	125	156	11	
27	Навантажувально-вивантажувальна	119	135	440	31	
28	Навантажувально-вивантажувальна	119	135	435	31	
32	Навантажувально-вивантажувальна	125	Упор	377	26	
97-151	Ділянка колії	97	151	-	-	
151-105	Ділянка колії	151	105	-	-	
105-113	Ділянка колії	105	113	-	-	
75/71	Ділянка колії	75	71	-	-	
71/73	Ділянка колії	71	73	-	-	
79/81	Ділянка колії	79	81	-	-	
83/101	Ділянка колії	83	101	-	-	
101/103	Ділянка колії	101	103	-	-	
95/97	Ділянка колії	95	97	-	-	
99/113	Ділянка колії	99	113	-	-	
107/109	Ділянка колії	107	109	-	-	
213/219	Ділянка колії	213	219	-	-	
211/213	Ділянка колії	211	213	-	-	
215-п.№6	Ділянка колії	215	2-й стик від хв. хрест.	-	-	

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5	6	7
219/221	Ділянка колії	219	221	-	-	
223/221	Ділянка колії	223	221	-	-	
213/215	Ділянка колії	213	215	-	-	
89/93	Ділянка колії	89	93	-	-	
II Маневровий район						
31	З'єднувальна	135	185	72	5	
39	З'єднувальна	145	155	63	4	
33	Навантажувально-вивантажувальна	141	Упор	595	42	
36	Навантажувально-вивантажувальна	141	Упор	594	42	
40	Навантажувально-вивантажувальна	145	Упор	613	43	
42	Навантажувально-вивантажувальна	145	Упор	613	43	
45	Для відстою та екіпірування тепловозу	179	Упор	157	11	
46	Навантажувально-вивантажувальна, та для відстою	179	Упор	218	15	
47	З'єднувальна	137	147	238	17	
48	З'єднувальна	157	159	42	3	
49/50	Ходова	159	165	282	20	
52	Для відстою	177	Кін. колії	126	9	
53	Навантажувально-вивантажувальна	171	Упор	652	46	
54	Навантажувально-вивантажувальна	171	Упор	651	46	
55	Навантажувально-вивантажувальна	173	Упор	538	38	
56	Ходова	173	165	98	7	

Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5	6	7
56А	Навантажувально-вивантажувальна	165	Упор	386	27	
57	З'єднувальна	175	171	61	4	
58 нафтобаза	Навантажувально-вивантажувальна	175	Упор	206	14	
38 141/155	З'єднувальна	155	141	76	5	
155/159	Ділянка колії	155	159	-	-	
177/173	Ділянка колії	177	173	-	-	
175/177	Ділянка колії	175	177	-	-	
179/137	Ділянка колії	179	137	-	-	
53	Ділянка колії	171	Кінець колії	-	-	
54	Ділянка колії	171	Кінець колії	-	-	
Парк „З”						
1	Сортувальна	133	137	568	40	
2	Сортувальна	133	147	849	60	
3	Сортувальна	129	153	910	65	
4	Сортувальна	131	143	701	50	
5	Сортувальна	131	143	699	49	
6	Сортувальна	183	189	558	39	
7	З'єднувальна	185	161	-	-	
8	Навантажувально-вивантажувальна	163	Упор	308	22	
9	З'єднувальна	183	185	110	7	
10	Сортувальна	161	187	251	17	



Продовження таблиці 1.3

1	2	3	4	5	6	7
11	Вагова	161	163	203	14	
12	Навантажувально-вивантажувальна	167	Упор	215	15	
14	Для відстою	139	Упор	98	7	
127/129	Ділянка колії	127	129	-	-	
129/133	Ділянка колії	129	133	-	-	
127/181	Ділянка колії	127	181	-	-	
181/183	Ділянка колії	181	183	-	-	
163/187	Ділянка колії	163	187	-	-	
187/189	Ділянка колії	187	189	-	-	
189/149	Ділянка колії	189	149	-	-	
149/153	Ділянка колії	149	153	-	-	
153/157	Ділянка колії	153	157	-	-	
147/157	Ділянка колії	147	157	-	-	
143/149	Ділянка колії	143	149	-	-	
181/131	Ділянка колії	181	131	-	-	

Межею між І-м та ІІ-м маневровими районами є стик рамної рейки стрілочного перевodu №127.

До колій Користувача примикають під'їзні колії філії ПАТ „ДПЗКУ” „Миколаївський портовий елеватор” (далі за текстом – Елеватор), ТОВ „Дунайська Судноплавно - Стивідорна Компанія” (далі за текстом – ТОВ «ДССК») та ТОВ «Грінтур-Екс», які є контрагентами та обслуговуються локомотивами Користувача.

Характеристика під'їзних колій контрагентів наведена в таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

**Характеристика під'їзних колій контрагентів**

Назва підприємства і організації	Номер стрілки примикання	Загальна довжина під'їзної колії контрагента, км	Чиїм локомотивом здійснюється	
			Подавання і забирання вагонів на передавальні колії	Розставляння вагонів по фронтах
1	2	3	4	5
Елеватор	До колій №№27, 28 в межах порталу будівлі елеватора. Межа під'їзної колії позначена знаками «Межа під'їзної колії», які встановлені в створі стиків колій №№27, 28	0,140	Локомотив Користувача	Локомотив Користувача
ТОВ „ДССК”	СП №233 до колії №3 І-го маневрового району, СП №№235,215 до колії №4 І-го маневрового району. Межа під'їзної колії позначена знаками «Межа під'їзної колії», які встановлені в створі стику хвоста хрестовини СП №233; в створі стику хвоста хрестовини СП №235; на відстані 6,25м від стику хвоста хрестовини СП №215	0,935	Локомотив Користувача	Локомотив Користувача
ТОВ «Грінтур-Екс»	Стрілочним переводом № 191 до колії № 49/50. Межа під'їзної колії позначена знаком «Межа під'їзної колії», який встановлений в стику хвоста хрестовини СП №191.	0,328	Локомотив Користувача	Локомотив Користувача

Характеристика колійного розвитку контрагентів наведена в таблиці 1.5.

Таблиця 1.5

**Характеристика колійного розвитку контрагентів**

Номер колії	Спеціалізація колії	Номери стрілок, що обмежують колію		Корисна довжина, м	Місткість у фізичних вагонах	Примітка
		від стрілки	до стрілки			
1	2	3	4	5	6	7
	Елеватор					
27	Навантажувально-розвантажувальна	-	-	70	5	обслуговується локомотивами Користувача
28	Навантажувально-розвантажувальна	-	-	70	5	-«-»
	ТОВ «ДССК»					
4А	Візирочна	233	235	174	12	обслуговується локомотивами Користувача
6	Вивантажувальна	215	упор	268	19	-«-»
6А	Вивантажувальна	237	упор	266	19	-«-»
	ТОВ «Грінтур-Екс»					
59	Навантажувально-розвантажувальна	191	упор	279	19	обслуговується локомотивами Користувача

Вивантаження і навантаження вагонів виконується засобами Портових операторів. Ці роботи можуть проводитися як по прямому варіанту за договорами, так і з використанням складських площ Порту.

Старший диспетчер Користувача координує роботу по навантаженню і вивантаженню вагонів на під'їзній колії та взаємодіє зі Станцією.

Подача та забирання вагонів і виконання маневрової роботи на під'їзній колії виконується локомотивами Користувача (таблиця 1.6).

## Локомотиви Користувача

Серія і номер локомотива	Парк локомотивів		Спеціалізація локомотивів	Примітка
	інвентар- ний	робочий		
1	2	3	4	5
ЧМЕЗТ №7457	1	1	1-й, 2-й маневровий район, з правом виїзду на колії УЗ	
ЧМЕЗТ №6930	1	1	1-й, 2-й маневровий район, з правом виїзду на колії УЗ	
ЧМЕЗ S200 №288	1	1	1-й, 2-й маневровий район, з правом виїзду на колії УЗ	
ЧМЕЗ S200 №2103	1	1	1-й, 2-й маневровий район, з правом виїзду на колії УЗ	
ЧМЕЗ №5725	1	1	1-й, 2-й маневровий район, з правом виїзду на колії УЗ	
ЧМЕЗ №3725	1	1	1-й, 2-й маневровий район, з правом виїзду на колії УЗ	
ТЕМ2М №091	1	1	1-й, 2-й маневровий район,	
ТЕМ2М №122	1	1	1-й, 2-й маневровий район	
ТЕМ2М №187	1	1	1-й, 2-й маневровий район	
	9	9		

Екіпірування локомотивів Користувача виконується засобами Користувача на коліях № 14, 46 П-го маневрового району. Тривалість екіпірування локомотива складає 40 хвилин.

Для зважування вагонів на під'їзній колії використовують 8 одиниць вагонних ваг, характеристика яких наведена в таблиці 1.7.

**Характеристика вагових пристроїв Користувача**

Назва і тип вагового пристрою	Місце розташування	Рід вантажів, що зважуються	Час зважування одного вагона, хв.
1	2	3	4
Вагонні ваги ВВЕТ-150-ТДО-ЕПО-ДП-С, статичні, в.п.150т	Колія №8 І маневрового району	Зерно, метал, навалочні	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВВЕТ-150-ТДО-ЕПО-ДП-С, статичні, в.п.150т	Колія №11 парку „З”	Зерно, метал, навалочні	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВТВ-1СБ, статичні, в.п.150т	Колія №10 парку „З”	Зерно, метал, навалочні	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВЕПВ-150, статичні, в.п.150т	Колія №4 І маневрового району	Зерно	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВЕПВ-150, статичні, в.п.150т	Візирочна колія №4А	Зерно	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВЕПВ-150, статичні, в.п.150т	Вивантажувальна колія №6	Зерно	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВЕПВ-150, статичні, в.п.150т	Вивантажувальна колія №6А	Зерно	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги ВЕПВ-150, статичні, в.п.150т	Навантажувально-розвантажувальна колія №59	Зерно	1,5 без розчеплення, 3 з розчепленням
Вагонні ваги РС 150 Ц – 13 ВІ (не експлуатуються)	Колія №9 І маневрового району	-	-

## **1.2. Експлуатаційна характеристика під'їзної колії**

### **1.2.1. Розрахункові вагонопотоки**

Основна вантажна робота на під'їзній колії Користувача ведеться з навалочними, наливними та штучними вантажами.

На підставі розмірів прибуття (вивантаження) вагонів, за даними місяця з максимальними розмірами вивантаження, встановлюється коефіцієнт нерівномірності немаршрутизованих вагонопотоків за формулою 1.1.

$$K_n = 1 + \frac{2 \cdot (N_{\text{макс}} - N_{\text{мін}})}{3 \cdot (N_{\text{макс}} + N_{\text{мін}})}, \quad (1.1.)$$

де  $N_{\text{макс}}$  – максимальний розмір добового вивантаження за рік, вагонів за добу;

$N_{\text{мін}}$  – середньодобове вивантаження для місяця, у якому воно було мінімальним, вагонів за добу.

Розрахунковий середньодобовий вагонопотік  $N_v$  (у вагонах за добу) визначається щодо прибуття (вивантаження) за формулою:

$$N_v = N_c \cdot K_n, \quad (1.2.)$$

де  $N_c$  – середньодобовий вагонопотік прибуття (вивантаження).

### **1.2.2. Максимальна переробна спроможність і коефіцієнт використання вантажних фронтів**

Вихідними для розрахунку основних характеристик вантажних фронтів є дані, наведені в таблиці 1.8 для кожного вантажного фронту.

Максимальна переробна спроможність кожного вантажного фронту визначається кількістю вагонів, з якими можуть одночасно виконуватися вантажні операції, і терміном виконання цих та допоміжних (підготовчі, завершальні) операцій відповідно до акту обстеження умов роботи на під'їзній колії і станції примикання.

Середньодобова переробна спроможність вантажного фронту (вагонів за добу) визначається за формулою:

$$P_{co} = \frac{\alpha_p \cdot (24 - T_{nep})}{\frac{t_\phi \cdot m_n}{m_\phi} + t_n} \cdot m_n, \quad (1.4)$$

де  $\alpha_p = 1 - \frac{T_p}{365};$

$T_p$  – тривалість перебування вантажно-розвантажувальних машин у планових ремонтах у середньому протягом року, діб;

$T_{nep}$  – тривалість регламентованих перерв у роботі вантажного фронту протягом доби, що враховує також нецілодобовий режим роботи, год.;

$t_n$  – час, необхідний на перестановку навантажених і порожніх вагонів на вантажному фронті у зв'язку з технологією вантажних операцій і виробництва, протягом якого вантажні операції з вагонами, що мають право виходу на зовнішню мережу, не виконуються, у розрахунку на одну подачу, год;

$t_\phi$  – тривалість вантажної операції з вагоном, год;

$m_\phi$  – розмір фронту одночасного навантаження (вивантаження), вагонів;

$m_n$  – розмір максимальної одночасної подачі на вантажний фронт, вагонів.

## Технологічна карта вантажного фронту

№ причалу	№ колії	Найменування вантажної операції	Рід вантажу	Загальна кількість вагонів, які обробляються одночасно, ваг.	Максимальна кількість вагонів, які одночасно подаються до вантажного фронту	Найменування механізмів, які використовують при вантажних операціях, їх марки, типи, кількість, продуктивність	Термін виконання вантажних операцій з групою вагонів, яка одночасно завантажувється або вивантажується, год.	Термін вивантаження групи вагонів за фронтом максимальної подачі, з урахуванням часу на переподачу, год.	Максимальна переробна спроможність вантажного фронту, ваг/добу	Коефіцієнт використання механізмів для обробки вагонів	Переробна спроможність вантажного фронту, ваг/добу
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Причал №1-2 тил	6 ТОВ «ДССК»	Вивантаження	Зерно, насипні	4	10	Конвеср скребковий 800т/год	0,35	2,5	96	0,63	60
Причал №1-2 тил	6А ТОВ «ДССК»	Вивантаження	Зерно, насипні	4	10	Конвеср скребковий 800т/год	0,35	2,5	96	0,63	60
Причал №3 фронт	15 16	Вивантаження	навалочні або штучні	3	20	Ганц – 1 од, в/п 5т Альбатрос – 2од, в/п 10т	0,7	6,22	20	0,5	10
Причал №4 фронт	15 16	Вивантаження	навалочні або штучні	2	20	Альбатрос – 2од, в/п 10т	0,7	8,42	34	0,5	17
Причал №5 фронт	15 16	Вивантаження	навалочні або штучні	3	20	Альбатрос – 3од, в/п 10т	0,7	6,0	80	0,3	24



Продовження таблиці 1.8.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Причал №5 тил	13	Виванта- ження	навалочні або штучні	2	8	Альбатрос – 3од, в/п 10т	0,7	3,41	32	0,5	16
Причал №5 тил	10	Виванта- ження	навалочні або штучні	2	14	Ганц –2 од, в/п 5т	0,7	5,6	14	1,0	14
Причал №6 фронт	17 19	Виванта- ження	навалочні або штучні	3	12	Кондор – 1од, в/п 16т Кировец – 2од, в/п 16т	0,7	3,6	58	0,5	29
		Наванта- ження					0,7	3,6	74	0,5	37
Причал №7	27 28 Елеватор	Виванта- ження	Зерно, насипні	4	8	Стрічкові транспортери – 9од. пер.спром. 100т/год	1,2	3,33	48	1,0	48
Причал №9 фронт	33 36	Виванта- ження	навалочні або штучні	3	24	Сокол – 2од, в/п 16т Альбатрос – 1од, в/п 10т	0,7	6,86	44	0,5	22
		Наванта- ження					0,7	6,86			22
Причал №9 тил	40 42	Виванта- ження	навалочні або штучні	2	24	Альбатрос – 1од, в/п 10т Кировец – 1од, в/п 16т	0,7	9,66	34	0,7	25
Причал №9 тил, СРВ	8 „3”	Виванта- ження	Зерно, насипні	2	9	Станція розвантаження вагонів, 250 т/год.	0,7	3,87	18	0,5	9
Причал №10 фронт	33 36	Виванта- ження	навалочні або штучні	2	24	Сокол – 1од, в/п 16т Альбатрос – 1од, в/п 10т	0,7	9,54	52	0,5	26
		Наванта- ження					0,7	9,54			26

Продовження таблиці 1.8.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Причал №10 тил	40 42	Виванта- ження	навалочні або штучні	1	24	Альбатрос – 1од, в/п 10т	0,7	17,94	26	1,0	26
Причал №11 фронт	33 36	Виванта- ження	навалочні або штучні	3	24	Сокол – 1од, в/п 16т Альбатрос – 2од, в/п 10т	0,7	6,63	38	0,9	34
		Наванта- ження					0,7	6,63			34
Причал №11 тил	40 42	Виванта- ження	навалочні або штучні	3	20	Ганц – 1 од, в/п 5т Альбатрос – 2од, в/п 10т	0,7	5,7	26	1,0	26
		Наванта- ження					0,7	5,7			26
Причал №12 фронт	53 54	Виванта- ження	навалочні або штучні	3	24	Сокол – 1од, в/п 16т Альбатрос – 3од, в/п 10т	0,7	7,38	50	0,6	40
		Наванта- ження	навалочні або штучні				0,7	7,38	42	0,5	21
Причал №12 тил	55 56А	Виванта- ження	навалочні або штучні	2	20	Альбатрос – 4од, в/п 10т Альбрехт – 1од, в/п 10т	0,7	5,3	30	0,6	19
		Наванта- ження	навалочні або штучні				0,7	5,3	30	0,5	15
Причал №13 тил	59 ТОВ «Грінтур Екс»	Виванта- ження	Навалочні, насипні	2	12	Конвеєр ланцюговий 300т/год, Наватажувальний бункер	0,7	5,2	36	0,5	18
		Наванта- ження		2	12		0,7	5,2	36	0,5	18
Причал №15	58	Виванта- ження	наливні	6	6	УСН-100 – 6од. 100т/год	4,0	4,93	12	1,0	12

**Переробна спроможність по вивантаженню складає – 535 ваг/добу**

### 1.2.3 Обсяги маневрової роботи з подавання, забирання і розставляння вагонів на вантажних фронтах. Норми часу на маневрову роботу

На підставі даних Методичних вказівок з розрахунку норм часу на маневрові роботи, які виконуються на залізничному транспорті, затверджен их наказом Укрзалізниці від 25.03.2003 року № 72-ЦЗ, додатків 2, 3, 4, 5 до методики розробки ЄТП та враховуючи передбачені Інструкцією про порядок обслуговування й організації руху на під'їзній колії швидкостей руху розроблена Технологічна карта нормування маневрової роботи (таблиця 1.9).

Таблиця 1.9.

#### Технологічна карта нормування маневрової роботи з подавання, забирання й розставляння вагонів на вантажних фронтах

№ з/п	Назва операції, чий локомотивом виконується	Напіврейс		Довжина напів-рейсу, м	Число вагонів	Тривалість виконання операції, час ходу, хв.	Тривалість додаткових операцій, хв.	Загальна тривалість, хв.
		поча-ток	кінець					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Передавальна робота</b>								
1	Подавання вагонів з колій №7, 8 парку Приймання станції на приймально-відправні колії № 1, 2, 3, 4, 8 Користувача	к. 7,8 Станції	колії Користу- вача	1998	30 навантаж. вагонів	10,92	47,63	<b>58,55</b>
					30 порожніх вагонів	10,45		<b>58,08</b>
2	Подавання вагонів з колій №9С, 10С Сортувального парку Станції на приймально-відправні колії № 1, 2, 3, 4, 8 Користувача	к. 9С, 10С Станції	колії Користу- вача	3075	30 навантаж. вагонів	15,52	47,63	<b>63,15</b>
					30 порожніх вагонів	13,21		<b>60,84</b>
3	Забирання вагонів з приймально-відправних колій № 1, 2, 3, 4, 8 Користувача на колії №7,8 парку Приймання Станції	колії Користу- вача	к. 7,8 Станції	2144	13 навантаж. вагонів	10,9	50,95	<b>61,85</b>
					30 порожніх вагонів	9,01		<b>59,96</b>
4	Забирання вагонів з приймально-відправних колій № 1, 2, 3, 4, 8 Користувача на колії №9С, 10 Сортувального парку Станції	колії Користу- вача	к. 9С,10С Станції	3125	13 навантаж. вагонів	14,9	50,95	<b>65,85</b>
					30 порожніх вагонів	13,01		<b>63,96</b>

Продовження таблиці 1.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Розстановка по фронтам								
5	Подавання на причали №№1, 2 фронт	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 2	482	-	5,3	1,0	6,3
		к. 2	с.п. 103	902	30	11,5	12,0	23,5
		с.п. 103	к. 15А	954	30	12,0	9,8	21,8
		к. 15А	с.п. 221	50	15	1,54	-	1,54
		с.п. 221	к. 16А	322	15	5,15	6,0	11,15
		к. 16А	с.п. 93	368	-	4,17	-	4,17
		с.п. 93	к. 2	298	-	3,38	2,0	5,38
разом								76,51
6	Подавання на колію №4А ТОВ «ДССК»	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 2	482	-	5,3	1,0	6,3
		к. 2	с.п. 103	614	8	7,29	2,48	9,77
		с.п. 103	к.4А	527	8	6,56	6,78	13,34
		к.4А	с.п. 93	282	-	3,38	-	3,38
		с.п. 93	к. 2	298	-	3,38	3,0	6,38
разом								41,84
7	Подавання на причал №1-2 тил, колія №6,6А ТОВ «ДССК»	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 4А	491	-	5,3	3,0	8,3
		к. 4А	с.п. 215	226	8	3,46	11,92	15,38
		с.п. 215	к. 6,6А	325	8	4,56	3,78	8,34
		к. 6,6А	с.п. 93	360	-	3,98	-	3,98
		с.п. 93	к. 2	298	-	3,38	3,0	6,38
разом								45,05
8	Подавання на причал № 2 тил, колія №8А	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 2	482	-	5,3	2,8	8,1
		к. 2	с.п. 107	665	12	8,24	4,68	12,92
		с.п. 107	к. 8А	917	12	10,72	5,28	16
		к. 8А	с.п. 107	581	-	6,2	0	6,2
		с.п. 107	к. 2	665	-	6,88	1,3	8,18
разом								54,07
9	Подавання на причал №3	к. 3	к. 55	550	-	5,84	2,95	8,79
		к. 55	к. 2	233	-	2,79	4,4	7,19
		к. 2	с.п. 103	762	20	9,55	5,8	15,35
		с.п. 103	Д.К. 213/219	715	20	9,02	7,4	16,42
		Д.К. 213/219	с.п. 219	198	10	3,18	1,0	4,18
		с.п. 219	к. 15	208	10	3,42	4,0	7,42
		к. 15	с.п. 219	51	-	0,84	-	0,84
		с.п. 219	Д.К. 213/219	198	-	2,38	2,8	5,18
		Д.К. 213/219	с.п. 223	429	10	5,85	2,0	7,85
		с.п. 223	к. 16	247	10	3,88	4,3	8,18
		к. 16	с.п. 223	72	-	1,06	-	1,06
		с.п. 223	с.п. 93	379	-	4,17	1,0	5,17
	с.п. 93	к. 2	298	-	3,38	2,0	5,38	
Разом								93,01

Продовження таблиці 1.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	Подавання на причал №4	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 2	482	-	5,3	1,0	6,3
		к. 2	Д.К. 105/113	631	20	8,33	12,2	20,53
		Д.К. 105/113	к. 17	192	10	3,18	4,4	7,58
		к. 17	к. 16	470	10	6,25	4,0	10,25
		к. 16	с.п. 113	362	-	4,17	-	4,17
		с.п. 113	Д.К. 105/113	200	-	2,38	2,8	5,18
		Д.К. 105/113	к. 17	357	10	5,01	-	5,01
		к. 17	к. 15	488	10	6,44	5,3	11,74
		к. 15	к. 17	410	-	4,55	-	4,55
		к. 17	к. 2	620	-	6,37	1,0	7,37
	<b>разом</b>							<b>85,35</b>
11	Подавання на причал №5	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 2	482	-	5,3	1,0	6,3
		к. 2	Д.К. 105-113	631	20	8,33	12,2	20,53
		Д.К. 105-113	к. 17	192	10	3,18	4,4	7,58
		к. 17	к. 16	270	10	4,11	4,0	8,11
		к. 16	с.п. 113	162	10	2,93	-	2,93
		с.п. 113	Д.К. 105-113	200	-	2,38	2,8	5,18
		Д.К. 105-113	к. 17	357	10	5,01	-	5,01
		к. 17	к. 15	288	10	4,34	5,3	9,64
		к. 15	к. 17	210	-	2,59	-	2,59
		к. 17	к. 2	620	-	6,37	1,0	7,37
	<b>разом</b>							<b>77,91</b>
12	Подавання на причал №6	к. 3	к. 55	550	-	5,84	2,95	8,79
		к. 55	к. 2	233	-	2,79	2,7	5,49
		к. 2	к. 17	900	12	10,49	9,76	20,25
		к. 17	с.п. 111	100	6	1,7	-	1,7
		с.п. 111	к. 19	100	6	1,7	3,64	5,34
		к. 19	к. 2	620	-	6,37	-	6,37
	<b>разом</b>							<b>47,94</b>
13	Подавання в елеватор	к. 3	к. 55	550	-	5,84	2,95	8,79
		к. 55	к. 2	233	-	2,79	2,7	5,49
		к. 2	к. 27	860	8	9,63	10,8	20,43
		к. 27	с.п. 119	265	4	3,67	-	3,67
		с.п. 119	к. 28	265	4	3,67	5,46	9,13
		к. 28	к. 2	860	-	8,6	-	8,6
	<b>разом</b>							<b>56,11</b>

Продовження таблиці 1.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
14	Подавання на колію № 10	к. 3	к. 55	550	-	5,84	2,95	8,79
		к. 55	к. 2	233	-	2,79	3,36	6,15
		к. 2	к. 10	521	14	7,18	11,82	19
		к. 10	к. 3	490	-	5,3	1,0	6,3
	<b>разом</b>							<b>40,24</b>
15	Подавання на колію № 13	к. 3	к. 55	550	-	5,84	2,95	8,79
		к. 55	к. 2	233	-	2,79	2,42	5,21
		к. 2	к. 13	452	8	5,79	11,04	16,83
		к. 13	к. 3	421	-	4,74	1,0	5,74
	<b>разом</b>							<b>36,57</b>
16	Перестановка в парк «З»	к. 3	к. 55	550	-	5,84	2,95	8,79
		к. 55	к. 2	233	-	2,79	5,8	8,59
		к. 2	к. 3	1588	30	19,85	13,5	33,35
		к. 3	к. 2	1588	-	15,88	-	15,88
	<b>разом</b>							<b>66,61</b>
17	Подавання з парку «З» на причал №9	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	5,96	9,55
		к. 3	с.п. 159	511	24	7,43	6,36	13,79
		с.п. 159	к. 40	856	24	10,62	5,28	15,9
		к. 40	с.п. 145	685	12	8,42	-	8,42
		с.п. 145	к. 42	680	12	8,24	4,58	12,82
		к. 42	с.п. 159	804	-	8,2	-	8,2
		с.п. 159	к. 2	220	-	2,59	1,0	3,59
	<b>разом</b>							<b>76,31</b>
18	Подавання з парку «З» на причал №10	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	5,96	9,55
		к. 3	с.п. 159	511	24	7,43	6,36	13,79
		с.п. 159	к. 40	706	24	9,25	5,28	14,53
		к. 40	с.п. 145	410	12	5,85	-	5,85
		с.п. 145	к. 42	410	12	5,85	4,58	10,43
		к. 42	с.п. 159	654	-	6,71	-	6,71
		с.п. 159	к. 2	220	-	2,59	1,0	3,59
	<b>разом</b>							<b>68,49</b>
19	Подавання з парку «З» на причал №11	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	5,96	9,55
		к. 3	с.п. 159	540	24	7,64	6,36	14
		с.п. 159	к. 33	556	24	7,81	4,28	12,09
		к. 33	с.п. 141	260	12	4,08	-	4,08
		с.п. 141	к. 36	260	12	4,08	4,58	8,66
		к. 36	с.п. 159	504	-	5,48	-	5,48
		с.п. 159	к. 2	220	-	2,59	1,0	3,59
	<b>разом</b>							<b>61,49</b>

Продовження таблиці 1.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
20	Подавання з парку «З» на причал №12	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	5,96	9,55
		к. 3	Д.К. 175/177	942	24	11,85	11,32	23,17
		Д.К. 175/177	с.п. 175	231	12	3,61	-	3,61
		с.п. 175	к. 54	779	12	9,12	5,28	14,4
		к. 54	с.п. 175	639	-	6,54	-	6,54
		с.п. 175	Д.К. 175/177	202	-	2,59	3,08	5,67
		Д.К. 175/177	с.п. 175	416	12	5,85	-	5,85
		с.п. 175	к. 53	639	12	7,89	5,58	13,47
		к. 53	с.п. 175	779	-	7,8	-	7,8
		с.п. 175	к. 2	1171	-	11,7	1,0	12,7
	разом							106,8
21	Подавання з парку «З» на причал №13	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	5,96	9,55
		к. 3	Д.К. 175/177	942	24	11,85	11,32	23,17
		Д.К. 175/177	с.п. 175	231	12	3,84	-	3,84
		с.п. 175	к. 54	629	12	7,89	5,28	13,17
		к. 54	с.п. 175	489	-	5,3	-	5,3
		с.п. 175	Д.К. 175/177	202	-	2,59	3,08	5,67
		Д.К. 175/177	с.п. 175	416	12	5,85	-	5,85
		с.п. 175	к. 53	489	12	6,61	5,58	12,19
		к. 53	с.п. 175	629	-	6,54	-	6,54
		с.п. 175	к. 2	1171	-	11,7	1,0	12,7
	разом							102,02
22	Подавання з парку «З» на колію №8	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	3,66	7,25
		к. 3	с.п. 157	395	9	5,44	2,26	7,7
		с.п. 157	к. 8	742	9	8,79	5,16	13,95
		к. 8	с.п. 157	658	-	6,71	-	6,71
		с.п. 157	к. 2	130	-	1,74	2,0	3,74
	разом							43,39
23	Подавання з парку «З» на колію №58	к. 2	с.п. 129	887	-	9,0	1,3	10,3
		с.п. 129	к. 3	800	-	8,0	1,86	9,86
		к. 3	к. 58	1270	4	15,05	5,62	20,67
		к. 58	к. 2	1270	-	12,7	2,0	14,7
	разом							55,53

Продовження таблиці 1.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
24	Подавання з парку «З» на колію №59 ТОВ «Грінтур-Екс»	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	5,96	9,55
		к. 3	с.п. 191	696	12	8,42	1,0	9,42
		с.п. 191	к. 59	495	12	6,61	2,6	9,21
		к. 59	с.п. 191	160	-	1,96	0	1,96
		с.п. 191	к. 2	350	-	3,98	2,0	5,98
								<b>40,16</b>
25	Подавання на ваги 1-го маневрового району	к. 1	к. 23	100	-	1,37	1,3	2,67
		к. 23	к. 2	482	-	5,3	2,8	8,1
		к. 2	с.п. 107	665	10	8,08	4,4	12,48
		с.п. 107	к. 8	668	10	8,08	1	9,08
		к. 8	с.п. 107	668	10	8,08	0	8,08
		с.п. 107	к. 2	665	10	8,08	4,3	12,38
	<b>разом</b>							<b>52,79</b>
26	Подавання на ваги 2-го маневрового району	к. 2	с.п. 157	132	-	1,74	2,3	4,04
		с.п. 157	к. 3	309	-	3,59	3,8	7,39
		к. 3	с.п. 157	629	10	7,73	2,4	10,13
		с.п. 157	к. 11	800	10	9,18	1	10,18
		к. 11	с.п. 157	800	10	9,18	0	9,18
		с.п. 157	к. 3	629	10	7,73	4,3	12,03
	<b>разом</b>							<b>52,95</b>



#### **1.2.4. Технологія роботи з поїздами, що надходять у переробку та відправляються зі Станції**

##### **Технологія обробки поїздів по прибуттю**

Приймання поїздів, що надходять в переробку, здійснюється на колії № 5, 6, 7, 8 парку Приймання.

Одержавши від ДНЦ вказівку на приймання поїзда та повідомлення від ДСП парку Миколаїв-Рудний про відправлення або прослідкування поїзда, ДСП погоджує з ДСЦ колію приймання, встановленим порядком готує маршрут приймання поїзду, інформує сигналіста, чергового по гірці, оператора СТЦ, працівників ПТО Миколаїв ВЧДЕР Херсон (далі за текстом - ВЧДЕР Херсон), агента комерційного, воєнізовану охорону про номер поїзда, номер колії приймання поїзда та час його прибуття.

При згущеному прибутті поїздів порядок їх приймання та черговість обслуговування ДСП погоджує з ДСЦ і доводить до відома всіх причетних.

Обробка складу поїзда по прибуттю включає:

- контрольну перевірку складу поїзда під час руху;
- закріплення складу поїзда гальмовими башмаками;
- прийом перевізних документів від локомотивної бригади;
- технічне обслуговування;
- комерційний огляд вагонів.

Комерційні агенти Станції, працівники ВЧДЕР Херсон, стрілки воєнізованої охорони зустрічають поїзд, який прибуває, біля граничного стовпчика колії приймання в непарній горловині парку приймання, оглядаючи його на ходу.

По прибуттю поїзда ДСП дає команду сигналісту на закріплення рухомого складу порядком, встановленим ТРА станції. Після закріплення поїзда

гальмовими башмаками сигналіст доповідає встановленим порядком ДСП. Черговий по станції дає вказівку машиністу поїзного локомотиву на відчеплення від складу поїзда і за вказівкою ДНЦ подає його під поїзд на відправлення або відправляє резервом.

Після закріплення складу поїзда, відчеплення локомотива і виїзду його з колії приймання, працівники ВЧДЕР Херсон разом з ДСП Станції огорожують колію з централізованого пульта. У разі несправності централізованого огороження, колія огорожується тимчасовими сигналами „Зупинка” за погодженням з ДСП згідно відповідної Інструкції. Про огороження колії та зняття огороження черговий по станції сповіщає причетних працівників по двосторонньому парковому зв'язку.

ДСП пред'являє вагони до технічного обслуговування працівникам ВЧДЕР Херсон та до комерційного огляду агентам комерційним.

Паралельно з технічним обслуговуванням складу поїзда, що проводиться оглядачами-ремонтниками вагонів з обох боків складу, виконується його комерційний огляд. Про пред'явлення поїзда до технічного обслуговування ДСП робить запис в Книзі форми ВУ-14. У випадку прибуття на станцію поїзда, у складі якого є вагони, завантажені вантажами класу небезпеки 1(ВМ), пред'явлення до технічного обслуговування реєструється в Книзі форми ВУ-14 з грифом „Для службового користування”. Виконання комерційного огляду реєструється комерційним агентом Станції в Книзі форми ГУ-98.

### **Організація маневрової роботи на Станції**

Розпорядження щодо виконання маневрової роботи на Станції по розформуванню, формуванню поїздів, перестановки вагонів на передавальні колії для подальшого їх забирання на під'їзну колію Користувача, надає ДСЦ Станції складачу поїздів Станції, який безпосередньо керує її виконанням.

**Подача та забирання вагонів на під'їзну колію Користувача здійснюється порядком, передбаченим у договорі про експлуатацію залізничної під'їзної колії.**

Подача та забирання маневрових передач з колії Станції на під'їзну колію Користувача здійснюється локомотивами Користувача, які обслуговуються бригадами у складі машиніста тепловоза Користувача та складача поїздів Користувача за розпорядженням маневрового диспетчера Станції порядком викладеним в п.2.3 ЄТП. Час подачі та забирання вагонів відмічається у графіку виконаної маневрової роботи.

Накопичення составів для відправлення здійснюється згідно з планом формування поїздів в Сортувальному парку або в парку Відправлення Станції. Після закінчення накопичення складу, ДСЦ дає завдання складачу поїздів Станції на проведення операцій із закінчення формування поїзда.

#### **1.2.5. Розрахунок максимальної кількості вагонів, які можуть бути подані на під'їзну колію Користувача та визначення режимів керування гальмами**

Подача вагонів на під'їзну колію здійснюється по ходовій колії №55. Ходова колія №55 має загальну довжину – 887,9 метрів, максимальний ухил 19,6‰ довжиною 50 метрів, приведений ухил - 10‰.

Наявність на ділянці значних спусків вимагає обмеження довжини складу маневрових передач, що пов'язано із запобіганням виснаженню гальмівної магістралі при повторних гальмуваннях на затяжних спусках. Згідно із п. 10.3.3 Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України, між повторними гальмуваннями необхідно витримати не менше 1,5 хвилини після відпуску гальм для підзарядки гальмівної магістралі.

За цієї умови при оцінці максимально можливої кількості вагонів у складі враховувалася мінімальна потужність компресора локомотива 1600 л/хв (в режимі холостого ходу дизеля) та ємність запасних резервуарів вагонів 78 л.

В результаті, отримано максимальну кількість вагонів, які можуть бути подані, для забезпечення виконання вимог Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України:  $1600 \cdot 1,5 : 78 = 30$  вагонів. За місцевими умовами, відповідно до місткості колій Користувача, максимальна одночасна подача на колії Користувача приймається 30 вагонів, 2730 тон.

Особливості профілю колії потребують також розробки режимних карт водіння маневрових передач на ділянці подавання вагонів, зокрема режимів керування гальмами. З цією метою, за допомогою програмного комплексу, було розраховано фазові координати руху маневрової передачі виходячи з розміру передачі – 30 завантажених вагонів та максимальної швидкості 25 км/год. (рис. 1).

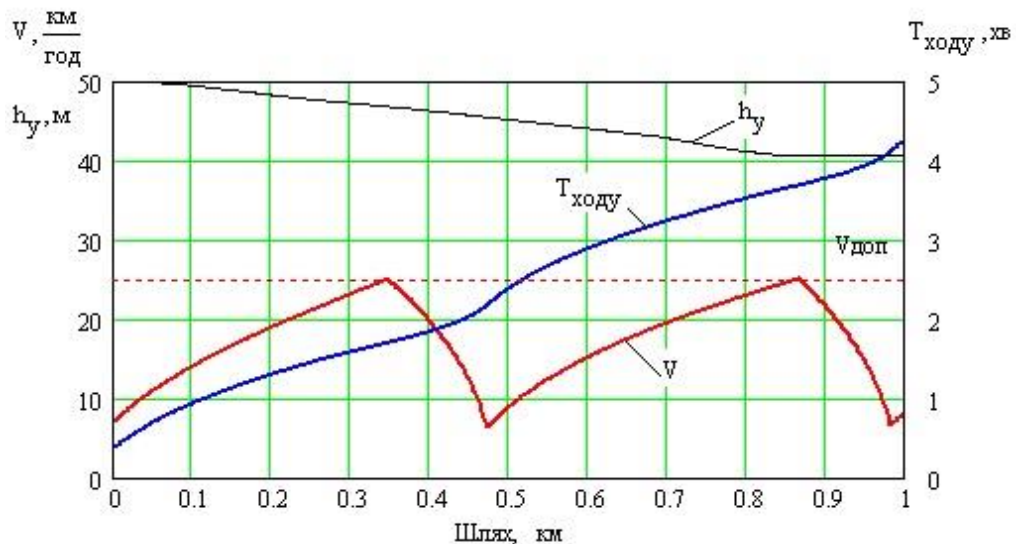


Рисунок 1 – Фрагмент графіку моделювання режимів руху, при подаванні 30 вагонів з використанням службового гальмування составу та допоміжних гальм локомотива:  $V$  – швидкість руху;  $V_{\text{доп}}$  – максимально допустима швидкість руху;  $T_{\text{ходу}}$  – час ходу;  $h_y$  – умовна висота профілю ділянки.

На підставі моделювання було визначено швидкісні режими за окремими елементами профілю, час та витрати палива для виконання операцій з подавання вагонів. Для руху частиною ділянки із затяжними спусками була визначена початкова швидкість в'їзду на спуск (7 км/год.), яка забезпечить найменші втрати кінетичної енергії у гальмах, при цьому кількість розрядок гальмівної магістралі буде найменшою. Крім того, було обґрунтовано необхідність застосування

допоміжного гальма локомотива на дільниці зі схилами -11,2‰...-17,7‰, що уповільнить темп збільшення швидкості і дасть можливість для витримки необхідного часу між повторними гальмуваннями згідно із вимогами Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України.

## **2. Організація взаємодії станції примикання і під'їзної колії**

### **2.1. Порядок подавання й забирання вагонів. Організація передавальних операцій**

Порядок передачі вагонів Користувачу організовується у відповідності до змінно-добового плану.

Добове планування роботи Станції і Користувача здійснюється о 9-00 начальником Станції і уповноваженою особою Користувача з оформленням змінно-добового плану роботи за підписом обох сторін. При добовому плануванні роботи передбачається першочергова подача і вивантаження вагонів приналежності інших залізничних адміністрацій, а також враховується наявність вагонів на під'їзній колії, на Станції та на підходах до неї.

Норма вивантаження на кожну добу встановлюється змінно-добовим планом, що складається на підставі погоджених обсягів завезення вантажів на місяць, виходячи з наявності вагонів на під'їзній колії, на Станції і на підходах до неї рівномірно протягом доби в розмірі не менше переробної спроможності вантажних фронтів з урахуванням роду вантажу.

Користувач щодня, не пізніше 11 години, передає узгоджений змінно-добовий план на наступну добу на Станцію із зазначенням роду вантажів, які будуть навантажуватися або вивантажуватися, роду рухомого складу, кількості вагонів.

Змінно-добовий план доводиться до відома відповідальних виконавців Станції, Користувача та Портових операторів.

Передача вагонів на під'їзну колію Користувача здійснюється на підставі змінно-добового плану за попереднім узгодженням між ДСЦ Станції та старшим диспетчером Користувача.

Подавання та забирання вагонів здійснюється локомотивами Користувача відповідно до вагової норми.

При подаванні вагонів локомотивом Користувача вагова норма складає 2730 тон, довжина маневрового складу - не більше 30-ти умовних вагонів або 120 осей. При забиранні вагонів вагова норма складає 1200 тон, довжина маневрового складу - не більше 30-ти умовних вагонів або 120 осей.

Пропускна спроможність ділянки (колія №55) між станцією Миколаїв-Вантажний та приймально-відправними коліями Користувача № 1, 2, 3, 4, 8 становить 18 пар передач. Інтервал між подаваннями (передаваннями) вагонів не повинен перевищувати 1 години 20 хвилин та забезпечити безперервність виконання вантажних операцій.

## **2.2. Проведення передавальних операцій.**

Передавальні операції між Користувачем та Залізницею здійснюються на коліях № 7, 8 парку Приймання та коліях № 9С, 10С Сортувального парку Станції.

Передача вагонів виконується шляхом технічного огляду працівниками ВЧДЕР Херсон та Користувача, комерційного огляду працівниками Станції та Користувача, а для номенклатурних вантажів за участю –стрілка НОР-4.

Комерційний огляд вагонів виконується агентом комерційним Станції разом з представником Користувача. Вони візуально перевіряють вантаж на предмет відсутності нестачі вантажу, пошкодження вантажу та його тари, наявності та відповідності перевізним документам ЗПП (пломб), очистку вагонів

після вивантаження, Технічних умов навантаження вагонів, приведення вагонів в транспортне положення.

Технічний огляд вагонів виконується оглядачем-ремонтником вагонів ВЧДЕР Херсон та представником Користувача. Під час проведення огляду перевіряється технічний стан вагонів, наявності пошкоджень чи відсутність деталей та вузлів згідно вимог «Інструкції з технічного обслуговування вагонів в експлуатації» ЦВ-0043 та "Типового технологічного процесу роботи пункту технічної передачі вагонів у складі ПТО станції та контролю за збереженням вагонного парку" Т.17.04., затвердженого наказом Укрзалізниці від 29.01.2004 №1027-ЦЗ.

Технічний стан навантажених вагонів перевіряють зовнішнім оглядом, порожніх вагонів – зовні і всередині.

У випадку прибуття вантажу в ушкодженому вагоні, з пошкодженнями ЗПП відправника і пломбами попутних станцій, з ознаками недостачі, псування, або пошкодження під час перевезення на відкритому рухомому складі, та в інших випадках, передбачених Правилами видачі вантажів, такі вагони повинні бути відставлені та здані під охорону Залізниці до з'ясування обставин.

Відповідно до Статуту залізниць України обставини, які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності залізниці, відправників, одержувачів вантажу при залізничних перевезеннях, засвідчують комерційними актами або актами загальної форми, які складаються станціями залізниць. У необхідних випадках, в порядку, передбаченому Правилами перевезень вантажів залізничним транспортом України, складаються акти про технічний стан вагону, акти експертизи, тощо.

У випадку виявлення вагонів з комерційними недоліками при передачі вагонів від Користувача Залізниці, вагони з комерційними недоліками, які були виявлені під час проведення передавальних операцій від Користувача не приймаються. У випадку неможливості усунення недоліків на передавальних

коліях, такі вагони повертаються на колії Користувача та складається акт загальної форми ГУ-23.

Вагони, які передаються Користувачу або Залізниці, ДСЦ Станції пред'являє оглядачу-ремонтнику вагонів ВЧДЕР Херсон до технічного обслуговування. Зауваження щодо технічного стану вагонів, що виявлені при проведенні передавальних операцій, оформлюються записом в книзі форми ВУ-15 та засвідчуються підписами оглядача-ремонтника вагонів ВЧДЕР Херсон і представника Користувача. При виявленні додаткових пошкоджень при поверненні вагонів Залізниці, робиться відповідний запис у книзі ВУ-15, який засвідчується підписами оглядача-ремонтника вагонів ВЧДЕР Херсон і представника Користувача, з подальшим складанням актів форм ГУ-23 і ВУ-25.

Норма часу на передавальні операції не повинна перевищувати 1 хвилини на вагон, але не більше 30 хвилин на групу вагонів.

Після закінчення передавальних операцій агент комерційний Станції формує «Пам'ятку про подавання/забирання вагонів» форми ГУ-45 та проставляє в ній час подачі/забирання вагонів. Пам'ятку підписують агент комерційний Станції і уповноважений представник Користувача.

### **2.3. Технологія подачі та забирання вагонів з колій парку Приймання та Сортувального парку станції Миколаїв-Вантажний на під'їзну колію Користувача**

Подача вагонів зі Станції на колії Користувача та забирання вагонів з колій Користувача на Станцію здійснюється маневровим порядком.

Подача та забирання вагонів здійснюється локомотивами Користувача серії ЧМЕЗт, ЧМЕЗ, ЧМЕЗ S200 та серії ТЕМ2М, які обслуговуються бригадами у складі: машиніста тепловоза Користувача та складача поїздів Користувача. Подача та забирання вагонів виконується локомотивом вперед.



Локомотив Користувача, який здійснює виїзд на станцію примикання Миколаїв-Вантажний повинен бути технічно-справний, мати дозвіл на виїзд на колії загального користування, повинен бути обладнаний приладами безпеки та маневровою радіостанцією для здійснення зв'язку з ДСЦ Станції та ДСП Станції. Машиніст тепловоза Користувача та складач поїздів Користувача повинні мати право виїзду на колії станції та пройти цільовий інструктаж у старшого диспетчера Користувача.

Маневрова робота на Станції виконується локомотиво-складацькою бригадою Користувача з дотриманням вимог „Місцевої інструкції про забезпечення безпеки руху при виконанні маневрової роботи локомотивами компанії ТОВ «Сісайд Термінал» на коліях загального користування станції Миколаїв-Вантажний”.

На початку зміни, перед виїздом локомотиву Користувача на колії Станції, черговий по гірці перевіряє у локомотивно-складацької бригади Користувача наявність необхідних документів згідно «Положення про порядок надання дозволу на виїзд та роботу локомотивів промислових підприємств, відомств на коліях загального користування Укрзалізниці в межах Одеської залізниці», затвердженого наказом від 21.05.2015р. №129/Н та вимог «Місцевої інструкції про забезпечення безпеки руху при виконанні маневрової роботи локомотивом компанії ТОВ «СІСАЙД ТЕРМІНАЛ» на коліях загального користування станції Миколаїв-Вантажний».

На початку зміни, перед виїздом локомотиву Користувача на колії Станції, старший диспетчер Користувача повинен, за доповіддю машиніста тепловоза Користувача, переконатися в тому, що локомотив справний, радіостанція працює та особисто перевірити наявність у машиніста тепловоза Користувача та складача поїздів Користувача відповідних документів на право виїзду на колії станції Миколаїв-Вантажний згідно «Положення про порядок надання дозволу на виїзд та роботу локомотивів промислових підприємств, відомств на коліях загального користування Укрзалізниці в межах Одеської залізниці», затвердженого наказом від 21.05.2015р. №129/Н та «Місцевої інструкції про забезпечення безпеки руху при

виконанні маневрової роботи локомотивом компанії ТОВ «СІСАЙД ТЕРМІНАЛ» на коліях загального користування станції Миколаїв-Вантажний».

В приміщенні старшого диспетчера Користувача, ДСЦ Станції та ДСПГ Станції повинна бути завірена копія затвердженого ДН-4 списку машиністів тепловозів Користувача та складачів поїздів Користувача, які склали іспити у знанні вимог ІСІ, ІРП, ПТЕ та ТРА Станції та мають право виїзду на колії Станції.

До першого виїзду локомотива на колії Станції на початку зміни, машиніст тепловозу Користувача та складач поїздів Користувача повинні пройти інструктаж у ДСПГ Станції, щодо безпечного виконання усіх розпоряджень при виконанні ними роботи на коліях Станції та про наявність обмежень швидкості або припинення руху на коліях Станції з видачею попередження форми ДУ-61.

Виїзд локомотива Користувача (резервом або маневрової передачі) на колії Станції старший диспетчер Користувача погоджує з ДСЦ Станції по прямому телефонному зв'язку, а при його відсутності, іншим можливим способом.

Після попереднього погодження з ДСЦ Станції відправлення маневрової передачі з підїзної колії Користувача, старший диспетчер Користувача по радіозв'язку дає вказівку складачу поїздів Користувача на заїзд на колію відправлення під маневрову передачу, а також повідомляє машиніста тепловоза та складача поїздів Користувача про кількість осей та загальну вагу маневрової передачі.

Складач поїздів Користувача, отримавши від старшого диспетчера Користувача завдання про наступне відправлення маневрової передачі з відправної колії Користувача, повідомляє про це машиніста тепловоза Користувача та готує маршрут прямування маневровому тепловозу під склад маневрової передачі. Після заїзду на відповідну колію, маневровий тепловоз Користувача зчіплюється з вагонами та складач поїздів Користувача спільно з машиністом тепловозу Користувача виконують включення та скорочене випробування автогальм з перевіркою стану гальмівної магістралі та дією гальм у

двох хвостових вагонах маневрової передачі у відповідності до вимог п.9.3.3 «Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України».

Після проведення випробування автогальм, машиніст тепловоза Користувача зобов'язаний зробити запис у «Журналі технічного стану локомотива» форми ТУ-152, який знаходиться в кабіні локомотива, за наступною формою: дата, час, П.І.Б. машиніста, складача поїздів, серія та номер локомотива, кількість осей у маневровій передачі, номер останнього вагону. Запис підписує машиніст тепловоза Користувача разом із складачем поїздів Користувача, після чого машиніст тепловоза Користувача доповідає по радіозв'язку про виконане випробування автогальм старшому диспетчеру Користувача та готовність передачі до відправлення.

Після випробування автогальм черговий стрілочного поста Користувача, за вказівкою старшого диспетчера Користувача, вилучає гальмові башмаки з-під вагонів маневрової передачі, про що доповідає старшому диспетчеру Користувача. Старший диспетчер Користувача, в свою чергу, про вилучення гальмових башмаків інформує по радіозв'язку машиніста тепловоза Користувача та складача поїздів Користувача.

Після готовності маневрового складу до відправлення, старший диспетчер Користувача по радіозв'язку дає вказівку машиністам тепловозів Користувача та складачам поїздів Користувача, які працюють в І-му маневровому районі, про припинення маневрової роботи з виїздом на маршрут відправлення маневрової передачі, після чого дає вказівку черговому стрілочного поста Користувача на приготування маршруту відправлення з однієї із колій Користувача № 1, 2, 3, 4, 8, 9 на колії Станції.

Черговий стрілочного поста Користувача, за командою старшого диспетчера Користувача, негайно готує маршрут відправлення, при цьому переводить стрілки у необхідне положення, замикає їх на закладку, та переконується, що гостряк кожної стрілки, що входить в маршрут, щільно прилягає до рамної рейки.

Після закінчення всіх операцій, пов'язаних з приготуванням маршруту та переконання у правильності їх виконання, черговий стрілочного поста Користувача доповідає старшому диспетчеру Користувача про готовність маршруту відправлення.

Відправлення з колії Користувача на Станцію маневрової передачі старший диспетчер Користувача погоджує з ДСЦ Станції, який погоджуючи відправлення маневрового складу повідомляє парк та номер колії, на яку буде прийматися склад.

Маневровий диспетчер Станції після одержання інформації про готовність до відправлення маневрової передачі з колій Користувача на колії Станції, дає завдання черговому по станції на приготування маневрового маршруту на одну із колій №7, 8 парку Приймання або на колії № 9С,10С Сортувального парку та черговому по гірці на приготування маршруту приймання на колії № 9С,10С в Сортувальному парку.

Про готовність маршруту приймання на колії Станції ДСЦ Станції інформує старшого диспетчера Користувача по прямому телефонному зв'язку, після чого, старший диспетчер Користувача дає команду машиністу тепловоза Користувача на відправлення з колій Користувача.

Перед відправленням маневрової передачі з колій Користувача на колії Станції, машиніст тепловозу Користувача та складач поїздів Користувача здійснюють перевірку працездатності маневрового радіозв'язку шляхом виклику по радіозв'язку маневрового диспетчера Станції. Складач поїздів Користувача перевіряє, чи не має перешкод для пересування вагонів (гальмових башмаків під колесами тощо).

Черговий стрілочного поста Користувача проводить маневрову передачу вдень — згорнутим жовтим прапорцем, вночі — піднятим ручним ліхтарем з жовтим вогнем. Старший диспетчер Користувача повідомляє маневрового диспетчера Станції про час відправлення маневрової передачі по прямому телефонному зв'язку.

Під час руху маневрової передачі з колій Користувача на колії Станції складач поїздів Користувача повинен знаходитися в кабіні тепловоза з боку помічника машиніста та слідкувати за положенням стрілок в маршруті, вільністю переїздів та технологічних проїздів та відсутністю перешкоди для руху. У випадку вимушеної зупинки маневрової передачі на колії № 55, складач поїздів Користувача повинен вжити заходи щодо закріплення рухомого складу гальмовими башмаками, а при необхідності крім того, привести в дію ручні гальма вагонів.

Дозволом для виїзду локомотива Користувача (маневрової передачі) на колії Станції є дозволяюче показання маневрового світлофора М55 та узгодження з ДСЦ Станції.

У разі неможливості відкриття світлофору дозволом для виїзду тепловозу Користувача (маневрової передачі) на колії Станції є дозвіл чергового по станції, переданий машиністу тепловоза Користувача по радіозв'язку.

Машиніст тепловозу Користувача при слідуванні з колій Користувача на колії Станції після проїзду світлофору М51 (зустрічного напрямку) або Ч7, чи Ч8, викликає старшого диспетчера Користувача та доповідає про прибуття на Станцію.

По коліях Станції локомотив Користувача (маневрова передача) рухається порядком, передбаченим ТРА станції Миколаїв-Вантажний, зі швидкостями, встановленими ПТЕ та наказом директора регіональної філії «Одеська залізниця».

Під час виконання маневрової роботи, маневровий склад може пересуватися по коліях Станції, визначених дозволом на виїзд та роботу локомотивів Користувача на коліях станції Миколаїв-Вантажний регіональної філії «Одеська залізниця».

Після зупинки маневрової передачі на колії Станції здійснюється її закріплення гальмовими башмаками Станції. Закріплення здійснюють працівники Станції у відповідності з вимогами п. 3.10 ТРА Станції.

Про закріплення маневрової передачі машиніст тепловоза Користувача отримує інформацію від ДСЦ Станції по радіозв'язку, після чого за його вказівкою відчіплюється від складу.

Формування маневрових передач для Користувача виконується на коліях № 7, 8 парку Приймання Станції або на коліях №9С,10С Сортувального парку по розпорядженню маневрового диспетчера Станції.

Можливість відправлення маневрової передачі (або локомотива) з колій Станції на колії Користувача ДСЦ Станції попередньо погоджує зі старшим диспетчером Користувача по прямому телефонному зв'язку, а при його відсутності, іншим можливим способом (по радіозв'язку).

Після погодження відправлення маневрової передачі на під'їзну колію Користувача, маневровий тепловоз Користувача заїжджає під маневрову передачу. Заїзд тепловозу Користувача на вільні ділянки зайнятих колій Станції під маневрову передачу для подачі вагонів на під'їзну колію Користувача, здійснюється за дозволяючими показаннями світлофорів та дозволом маневрового диспетчера Станції, переданим через радіозв'язок

Після заїзду маневрового локомотиву Користувача на відповідну колію, він зчіплюється з вагонами та складач поїздів Користувача спільно із машиністом тепловоза Користувача

Після заїзду на відповідну колію, маневровий тепловоз Користувача зчіплюється з вагонами та складач поїздів Користувача спільно з машиністом тепловозу Користувача виконують включення та скорочене випробування автогальм з перевіркою стану гальмівної магістралі та дією гальм у двох хвостових вагонах маневрової передачі у відповідності до вимог п.9.3.3 «Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України».

Після проведення випробування автогальм, машиніст тепловоза Користувача зобов'язаний зробити запис у «Журналі технічного стану локомотива» форми ТУ-152, який знаходиться в кабіні локомотива, за наступною формою: дата, час, П.І.Б. машиніста, складача поїздів, серія та номер локомотива,

кількість осей у маневровій передачі, номер останнього вагону. Запис підписує машиніст тепловоза Користувача разом із складачем поїздів Користувача, після чого машиніст тепловоза Користувача доповідає ДСЦ Станції по радіозв'язку про виконане випробування автогальм.

Вилучення гальмових башмаків з-під вагонів маневрової передачі здійснюють працівники Станції після причеплення локомотиву Користувача та виконання скороченого випробування автогальм.

Про вилучення гальмових башмаків з-під коліс маневрової передачі машиніст тепловоза Користувача отримує інформацію від ДСЦ Станції по радіозв'язку.

Про готовність маневрової передачі до відправлення на колії Користувача машиніст тепловоза Користувача по радіозв'язку доповідає ДСЦ Станції.

Відправлення маневрової передачі на колії Користувача ДСЦ Станції погоджує зі старшим диспетчером Користувача.

Старший диспетчер Користувача погоджує відправлення тільки після приготування маршруту прийому та зупинки пересувань по коліях №1, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 12, 22 I-го маневрового району Користувача, при яких не має можливості ізолювання маршруту прийому маневрової передачі, та повідомляє маневровому диспетчеру Станції номер колії, на яку вона буде прийматися.

Маршрут для прийому маневрової передачі з колій Станції на колії Користувача готує черговий стрілочного поста Користувача за вказівкою старшого диспетчера Користувача. Порядок приготування маршруту приймання аналогічний порядку приготування маршруту відправлення.

Старший диспетчер Користувача, погоджуючи відправлення маневрової передачі на колії Користувача, повідомляє ДСЦ Станції номер колії, на яку вона буде прийматися.

Дозволом на відправлення з колій Станції служить дозволяюче показання маневрового світлофора з колії відправлення, дозвіл маневрового диспетчера Станції та команда складача поїздів Користувача.

Під час руху маневрового складу машиніст тепловоза Користувача здійснює перевірку дії автогальм згідно п.10.1 «Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України».

Під час руху маневрового складу машиніст тепловозу Користувача здійснює перевірку дії автогальм на ефективність згідно вимог п.10.1 «Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України». Перевірка дії автогальм здійснюється при швидкості руху маневрового складу в межах 10-15 км/год біля світлофору М55 до повної зупинки. Місце гальмування позначається знаками «Початок гальмування – ПГ» та «Кінець гальмування – КГ».

При слідуванні маневрового складу по непарній горловині парку Приймання у напрямку під'їзної колії Користувача, машиніст тепловозу Користувача викликає старшого диспетчера Користувача по радіозв'язку та доповідає про рух на підїзну колію.

При подачі вагонів з колій Станції на під'їзну колію Користувача складач поїздів Користувача повинен знаходитися в кабіні тепловоза з боку помічника машиніста та слідкувати за правильністю приготування маршруту, вільністю залізничних переїздів та відсутністю перешкоди для руху. У випадку вимушеної зупинки маневрової передачі на колії № 55, складач поїздів Користувача повинен прийняти заходи щодо закріплення рухомого складу гальмовими башмаками, а при необхідності крім того, привести в дію ручні гальма вагонів.

Черговий стрілочного поста Користувача зустрічає маневрову передачу, що слідує з колій Станції на під'їзну колію Користувача, біля стрілочного посту з розгорнутим жовтим прапорцем вдень і жовтим вогнем ручного ліхтаря вночі.

Від моменту погодження відправлення маневрової передачі на під'їзну колію Користувача до повної зупинки маневрового складу на коліях Користувача, а також від моменту відправлення з під'їзної колії Користувача до отримання



повідомлення від машиніста тепловоза Користувача про прослідкування світлофорів М51, Ч7, чи Ч8 у разі прийому на колії №7 чи №8 парку Приймання відповідно, старший диспетчер Користувача повинен знаходитись на своєму робочому місці та контролювати рух маневрового складу.

Після прибуття маневрової передачі на під'їзну колію Користувача, за вказівкою старшого диспетчера Користувача, маневрова передача переставляється на одну із вільних колій парку «З» або залишається на колії приймання. Закріплення маневрової передачі гальмовими башмаками здійснюється: в I-му маневровому районі - черговим стрілочного поста Користувача за вказівкою старшого диспетчера Користувача, у II-му маневровому районі - складачем поїздів Користувача за вказівкою диспетчера Користувача. Після закріплення рухомого складу в I-му маневровому районі старший диспетчер Користувача доповідає машиністу маневрового локомотива Користувача про закріплення рухомого складу та дає команду на відчіплення від маневрового складу, Після закріплення рухомого складу в II-му маневровому районі диспетчер Користувача доповідає машиністу маневрового локомотива Користувача про закріплення рухомого складу та дає команду на відчіплення від маневрового складу.

Відновлення руху по коліях №1, 2, 3, 4, 8, 9, 11, 12 I-го маневрового району здійснюється тільки після повної зупинки маневрового складу на колії приймання або його прослідкування в парк «З».

#### **2.4. Порядок подавання і забирання вагонів на (з) вантажні fronti**

Подавання вагонів на fronti вивантаження або навантаження здійснюється локомотивами Користувача за заявками Портових операторів, наданих в електронному або в письмовому вигляді.

Розставляння вагонів на фронтах на місця навантаження-вивантаження виконує складач поїздів Користувача за вказівкою відповідальних представників Портових операторів.

Працівники, що беруть участь у розставленні вагонів, керуються наступними умовами:

- мінімальні витрати часу на переміщення вантажу зі складу на вагони і навпаки;
- виключення маршрутів переміщення вантажів при навантаженні-вивантаженні вагонів, які перетинаються;
- виключення переміщення вантажів над вагонами, у яких працюють люди;
- установка вагонів не ближче 1,0 метра від краю технологічних проїздів.

Старший диспетчер (диспетчер) Користувача за 20 хвилин до подавання (забирання) вагонів інформує відповідальних представників Портових операторів про майбутнє подавання (забирання).

Відповідальний представник Портового оператора, одержавши повідомлення про майбутнє подавання (забирання) вагонів, зобов'язаний завчасно:

- припинити вантажно-розвантажувальні роботи;
- зняти огороження;
- звільнити колії та технологічні проїзди від вантажу, трапів, сміття та іншого, забезпечивши габарит рухомого складу;
- забезпечити вихід робітників з вагонів;
- забезпечити необхідну кількість справних гальмових башмаків для закріплення вагонів;
- призупинити роботу кранів та інших механізмів, їх пересування та ремонт;

- перевірити готовність вагонів до забирання, а саме, приведення вагонів в транспортне положення (двері, люки вагонів, борта платформ, механізми нижнього зливу цистерн повинні бути закриті і закріплені, знімне обладнання встановлено і закріплено згідно вимог ТУ), їх очистку від залишків раніше перевезених вантажів, зняття реквізитів кріплення, відсутність у вагонах людей, тощо.

Перераховані вище вимоги повинні бути виконані завчасно, для виключення простою локомотива.

Забирання вагонів з вантажних фронтів та їх подальше відправлення на Станцію здійснюється локомотивами Користувача за заявками Портових операторів, наданих в електронному або в письмовому вигляді, згідно черговості надання заявок окремими Портовими операторами. Забирання вагонів з вантажних фронтів здійснюється групами в такій самій кількості, в якій подавалися.

Заявка на забирання вагонів передається відповідальним представником Портового оператора після закінчення вантажних робіт, перевірки зачищення вагонів від залишків вантажу та реквізиту кріплення, як у кузовах так і хребтових балках, правильності навантаження вантажу і відсутності пошкоджень вагонів після виконання вантажно-розвантажувальних операцій.

Вантажно-розвантажувальні роботи відновлюються тільки після закінчення маневрових робіт на вантажному фронті.

У випадку виявлення Залізницею залишків вантажу на елементах кузовів вагонів, порушення Технічних умов навантаження вагонів та інших порушень нормативних документів при проведенні передавальних операцій, вагони повертаються на під'їзну колію та у подальшому на вантажний фронт для усунення зауважень силами Портового оператора.

У випадку виявлення Залізницею вагонів без оформлених перевізних документів, такі вагони за вказівкою ДСЦ Станції залишаються на станційних

коліях з оформленням акту загальної форми ГУ-23 з подальшим нарахуванням платежів згідно Правил перевезення вантажів та Тарифного керівництва №1.

Виконання маневрової роботи з вагонами у яких не закінчено виконання вантажних операцій можливе лише у разі дотримання вимог п.4.3 глави 1 додатку 3 до СМГС.

### **3. Організація вантажної та комерційної роботи**

#### **3.1. Час перебування вагонів на під'їзній колії Користувача**

Час передавання Залізницею вагонів Користувачу, а також час передавання Користувачем вагонів Залізниці зазначається у Пам'ятці про подавання/забирання вагонів форми ГУ-45, яка формується після закінчення передавальних операцій та підписується агентом комерційним Станції і уповноваженим представником Користувача.

Передача вагонів виконується згідно п. 2.2 ЄТП.

У випадках відмови представника Користувача від прийому вагонів під вивантаження або навантаження та з інших причин, що виникли з вини Користувача, оформлюються Акти загальної форми ГУ-23. В акті вказується час початку затримки вагонів, що знаходяться до цього моменту на Станції та підходах до неї, їх кількість, номери та причина затримки.

Якщо в групі вагонів, що повертаються Залізниці будуть виявлені вагони, що навантажені з порушенням Технічних умов навантаження і кріплення вантажів (ТУ), неочищені, пошкоджені, з неоформленими перевізними документами та іншими порушеннями, ці вагони залишаються в користуванні Користувача до усунення порушень.

У разі, коли причини порушення не можливо усунути на передавальних коліях, вони повертаються на колії Користувача та складається акт загальної форми ГУ-23. Час знаходження вагонів у користуванні Користувача обчислюється до усунення виявлених порушень.

У випадку затримки приймання вагонів, або неможливості перестановки вагонів на приймально-відправні колії через несвоєчасне забирання раніше прийнятих вагонів із причин, що залежать від Залізниці, оформлюється Акт загальної форми із зазначенням номерів вагонів і часу затримки, який виключається із загального часу користування вагонами.

У випадку виявлення технічних та комерційних несправностей при здаванні вагонів Користувачу Залізницею, так само складається акт ГУ-23 і вагони не

приймаються до обліку до усунення вказаних несправностей або вирішення питання комісійної видачі вантажу.

Час перебування вагонів у користуванні Користувачем визначається з моменту прийняття вагонів представником Користувача від Залізниці до закінчення передавальних операцій і прийому вагонів Залізницею від Користувача.

До обліку приймаються вагони за максимальною кількістю одночасної подачі і повертаються залізниці групами тієї ж кількості, яка подавалася.

Розрахунковий час перебування вагонів на вантажному фронті визначається за формулою:

$$I_{\text{зар}} = \frac{t_{\text{в}} \cdot m_{\text{н}}}{m_{\text{ф}}} + t_{\text{н}}, \quad (3.1)$$

де  $t_{\text{в}}$  – тривалість вантажної операції з вагоном, год.;

$m_{\text{н}}$  – розмір максимальної одночасної подачі на вантажний фронт, у вагонах;

$m_{\text{ф}}$  – розмір фронту одночасного навантаження (вивантаження), у вагонах;

$t_{\text{н}}$  – час, необхідний на перестановку навантажених і порожніх вагонів на вантажному фронті у зв'язку з технологією виконання вантажних операцій і маневрових робіт, протягом якого вантажні операції з вагонами, що мають право виходу на зовнішню мережу, не виконуються, у розрахунку на одну подачу, год.

У випадку подачі на фронт вивантаження-навантаження вагонів у кількості, що не відповідає максимальному розміру одночасної подачі, розрахунковий час перебування вагонів на вантажному фронті ( $I_{\text{зар}}$ ) змінюється пропорційно.

### **3.2. Зважування вагонів і дозування вантажів**

Зважування вагонів і дозування вантажів виконується на вагах Користувача (таблиця 1.7) локомотивами Користувача без участі представників Залізниці.

Станція може приймати участь при переважуванні вагонів на прохання Користувача або Портових операторів у випадках, передбачених Статутом залізниць України і Правилами перевезень вантажів за умови оплати всіх належних платежів.

Станція може здійснювати контрольні зважування вагонів, що прибули на Станцію на адресу Користувача для Портових операторів і навантажених вагонів, що відправляються з колій Користувача, з метою виявлення недовантажень, нестач, перевищення вантажопідйомності та порушень ТУ навантаження та кріплення вантажів.

### **3.3. Організація комерційних операцій**

#### **3.3.1. Організація навантаження вагонів**

Добове планування навантаження вантажів на під'їзній колії Користувача здійснюється у порядку викладеному в п.2.1 ЄТП.

На під'їзну колію Користувача під навантаження подаються вагони у відповідності до ст. 31 Статуту залізниць України.

За незабезпечення Залізницею подавання вагонів для виконання плану перевезень Станція сплачує Користувачу штраф згідно ст. 106 Статуту залізниць України.

Навантаження вагонів здійснюється силами і засобами Портових операторів.

Вантаж приймається до перевезення в тарі або упакуванні, що забезпечує схоронність вантажу і відповідає вимогам Правил перевезення вантажів та ДСТУ.

Навантаження у вагони здійснюється не більше вантажопідйомності, яка зазначена на кузові вагона, відповідно до Технічних умов навантаження і кріплення вантажів, МТУ, НТУ, ескізів.

Після закінчення навантаження вагонів відповідальний працівник Портового оператора надає старшому диспетчеру (диспетчеру) Користувача заявку на забирання навантажених вагонів з вантажних фронтів в електронному або письмовому вигляді. Забирання вагонів з вантажних фронтів та їх подальше відправлення на Станцію здійснюється локомотивом Користувача згідно черговості надання заявок окремими Портовими операторами. Забирання вагонів з вантажних фронтів здійснюється групами в такій самій кількості, в якій подавалися.

Визначення маси вантажу у вагонах здійснюється на вагах Користувача.

Оформлення перевізних документів на вагони, що завантажуються, здійснюється відправником вантажу у електронному вигляді із застосуванням електронного цифрового підпису. Вантажі по перевізним документам СМГС оформлюються в паперовому вигляді. В готовності перевізних документів Користувач впевнюється через відправника вантажу по телефонному зв'язку або заявці, наданої в електронному вигляді.

Оформлення перевізних документів здійснюється у відповідності з Правилами оформлення перевізних документів.

Уповноважений представник Користувача після прибирання вагонів з вантажних фронтів та виставлення їх на передавальні колії Станції вручає агенту комерційному Станції письмове повідомлення про закінчення вантажних операцій та готовність вагонів до передавання. Після огляду вагонів агент комерційний Станції ставить у повідомленні свій підпис, дату та час, засвідчуючи тим самим, що вагони від Користувача прийняті з оформленням пам'яток.

Відшкодування витрат Користувача, понесених з вини Портового оператора, здійснюється останнім на користь Користувача в порядку, встановленому відповідним договором на надання послуг без участі Залізниці.



### 3.3.2. Організація вивантаження вагонів

Вантажі, що прибули на відкритому рухомому складі, здаються Залізницею Користувачу за зовнішнім оглядом. Вантажі в критих вагонах, перевезення яких передбачено за ЗПП, здаються Залізницею Користувачу з перевіркою відповідності пломб, ЗПП зазначених у ЕПД або перевізних документах. За усіма виявленими у процесі огляду зауваженнями складаються акти загальної форми ГУ-23.

Вивантаження вагонів здійснюється силами і засобами Портових операторів.

При вивантаженні вантажів необхідно повністю вивантажити вантаж, прибрати з вагону скріплювальний дріт, дротові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, прибрати папір, картон, листовий метал, дошки та інші засоби упакування і збереження вантажів, очистити зовнішню поверхню кузова вагона та ходових частин від залишків, які її забруднюють, наклейок, бирок і надписів, а в середині вагонів – від залишків вантажу.

На рухомому складі працівниками Портових операторів повинні бути підняті та закріплені борти, люки та закриті двері тощо. Вивантажені на відкриті площадки вантажі повинні бути розміщені на відстані не менш 2-х метрів від зовнішнього боку головки крайньої рейки при висоті складування вантажу до 1,2 м, а при більшій висоті складування не ближче 2,5 м.

Після закінчення вивантаження і зачищення вагонів відповідальний працівник Портового оператора надає старшому диспетчеру (диспетчеру) Користувача в електронному або письмовому вигляді заявку на забирання вагонів з вантажних фронтів та відправлення на Станцію, яке здійснюється локомотивом Користувача згідно черговості надання заявок окремими Портовими операторами. Забирання вагонів з вантажних фронтів здійснюється групами в такій самій кількості, в якій подавалися.

Після виставлення вагонів на передавальні колії Станції уповноважений представник Користувача вручає агенту комерційному Станції письмове повідомлення про закінчення вантажних операцій та готовність вагонів до передавання. Після огляду вагонів агент комерційний Станції ставить у повідомленні та Пам'ятці свій підпис, дату та час, засвідчуючи тим самим, що вагони від Користувача прийняті.

### **3.4. Обов'язки сторін при узгоджені змінно-добового плану заводу експортних та транзитних вантажів у розмірах, що перевищує максимальну переробну спроможність вантажних фронтів**

У разі узгодження Залізницею на прохання Користувача плану заводу експортних та транзитних вантажів у розмірах, що перевищує переробну спроможність вантажних фронтів, добова норма вивантаження збільшується. Добова норма вивантаження в такому разі встановлюється на поточні 5 діб та визначається з урахуванням фактично відвантажених вагонів на Користувача за попередні 5 діб у середньому на добу. Надалі добова норма на наступні 5 діб розраховується аналогічним способом, як на поточні 5 діб. У всіх випадках добова норма вивантаження, згідно з якою Користувач несе відповідальність перед Залізницею, не повинна бути менш переробної спроможності вантажних фронтів.

У разі узгодження плану заводу експортних та транзитних вантажів у розмірах, що перевищує переробну спроможність вантажних фронтів інтервал між подачами скорочується пропорційно узгодженій кількості вагонів. Про перерахунок інтервалів станція письмово повідомляє Користувача на поточні 5 діб з розрахунку фактично відвантажених вагонів на її адресу за попередні 5 діб у середньому за добу. Інтервал між передачами не повинен перевищувати розрахованого. При незабезпеченні Користувачем встановленого станцією інтервалу між передачами, тобто при його збільшенні, ці факти засвідчуються актами загальної форми ГУ-23 з віднесенням часу знаходження вагонів на станції в користування Користувача. Акти загальної форми обов'язково підписуються

представником Користувача, а у разі незгоди з даними, занесених в акт, представник Користувача повинен підписати його з обґрунтованим запереченням.

### **3.5. Технологія роботи з електронним документообігом**

Оформлення перевізних документів на вантажі, що прибувають, або відправляються з колій Користувача проводиться у електронному вигляді із застосуванням цифрового підпису Портовими операторами.

Для чого Портові оператори забезпечують:

- реєстрацію в автоматизованій системі залізничного транспорту;
- застосування криптографічного захисту електронних документів;
- узгодження з Залізницею процедури застосування комп'ютерних систем програмно-технічних засобів та каналів зв'язку під час електронного документообігу;
- оформлення перевізних документів у електронному вигляді із застосуванням цифрового підпису;
- розкредитування перевізних документів у електронному вигляді із застосуванням цифрового підпису.

Портові оператори забезпечують себе програмно-технічними засобами, у т.ч. ключами електронного цифрового підпису.

Портові оператори дотримуються встановленого часу на обробку електронного документу та відповіді Залізниці, а у разі виникнення непередбачених ситуацій узгоджують із Залізницею послідовність дій з їх усунення.

Користувач погоджує план завезення вантажів та календарний графік навантаження за умови реєстрації експедиторів (Портових операторів, контрагентів) в автоматизованій системі залізничного транспорту.

Залізниця узгоджує з Користувачем процедури застосування комп'ютерних систем програмно-технічних засобів та каналів зв'язку під час електронного документообігу.

За зверненням Користувача та Портових операторів Залізниця проводить навчання працівників правилам електронного документообігу, у т.ч. користування електронним цифровим підписом, а також порядку роботи з автоматизованими системами Залізниці, та надає консультації з питань, пов'язаних з застосуванням електронного документообігу, у відповідності з діючими нормативними документами та оплатою наданих послуг.

Залізниця дотримується вимог регламенту з надання послуг електронного цифрового підпису будь-якого Акредитованого центру сертифікації ключів (АЦСК), у т.ч. АЦСК ГІОЦ Укрзалізниці.

Залізниця дотримується процедури та встановлення часу на обробку електронного документу та надання його Портовим операторам.

Залізниця своєчасно інформує Користувача щодо будь-яких змін, пов'язаних з електронним документообігом.

### **3.6. Збереження вагонного парку**

Користувач та Портові оператори зобов'язані забезпечувати збереження вагонного парку відповідно до вимог ДСТУ ГОСТ 22235:2015 «Вагони вантажні магістральних залізничних доріг колії 1520 мм. Загальні вимоги щодо забезпечення збереження під час завантажувально-розвантажувальних та маневрових робіт (ГОСТ 22235-2010, IDT)».

Користувач та Портові оператори несуть відповідальність за збереження вагонного парку у відповідності зі статтею 124 Статуту залізниць України та відшкодовують залізниці збитки за пошкодження вагонів згідно з розділом 6 Правил перевезень вантажів.

У разі застосування при вантажних роботах грейферів Портові оператори повинні отримати тимчасовий дозвіл по вивантаженню вагонів за допомогою грейферів.

Приймання вагонів після вивантаження грейферами здійснюється у відповідності з вимогами телеграфного розпорядження від 11.11.2010 № ЦЗ-1-8/521 з обов'язковим укладанням відповідного договору на виконання таких робіт.

Перевірка технічного стану вагонів за зовнішнім оглядом після вантажних операцій здійснюється безпосередньо на вантажно-розвантажувальних фронтах виконавцями робіт Портовими операторами.

Перевірка технічного стану вагонів при проведенні передавальних операцій здійснюється оглядачем-ремонтником вагонів ВЧДЕР Херсон та оглядачем вагонів Користувача на передавальних коліях до моменту підписання «Пам'ятки про подавання/забирання вагонів» порядком, встановленим п.2.2 ЄТП.

Випадки виявлення пошкоджень вагонів при прийманні вагонів на колії Користувача заносяться в книгу форми ВУ-15 і засвідчуються підписами агента комерційного станції, оглядачем-ремонтником вагонів ВЧДЕР Херсон і представником Користувача.

При виявленні вагонів зі свіжими слідами пошкодження або з ознаками сходу при здаванні вагонів Залізниці, Станція встановленим порядком складає Акт загальної форми ГУ-23 у трьох примірниках, який підписується агентом комерційним станції, оглядачем-ремонтником вагонів ВЧДЕР Херсон та уповноваженим представником Користувача. Відповідальність за пошкоджені вагони визначається за матеріалами службового розслідування на оперативній нараді при начальнику станції.

На підставі Акта загальної форми, відповідальний робітник ВЧДЕР Херсон оформлює акт форми ВУ-25, який підписує представник Користувача та Портового оператора. Час перебування пошкоджених вагонів на фронтах та

передавальних коліях відноситься на відповідальність Користувача до підписання акту форми ВУ-25.

Один екземпляр акта ВУ-25 разом з рахунком для сплати видається представнику Користувача. Усі випадки пошкодження вагонів розслідуються начальником станції разом з уповноваженими представниками Користувача і ВЧДЕР Херсон.

За пошкодження вагонів і контейнерів при навантаженні (вивантаженні), маневрових пересуваннях засобами Користувача або Портового оператора, а також за втрату і пошкодження наданих Станцією спеціальних пристосувань Користувач сплачує Залізниці фактичну вартість пошкоджених чи втрачених частин вагонів, контейнерів, пристосувань, а також відшкодовує Залізниці збитки за пошкодження вагонів згідно з Розділом 4 Правил користування вагонами і контейнерами.

Щомісяця відповідальними представниками Користувача спільно зі Станцією і здійснюється аналіз забезпечення збереження рухомого складу при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт на території Порту.

Порядок відшкодування витрат Користувача, понесених з вини Портових операторів, визначається укладеними між ними договорами, без участі Залізниці.

#### **4. Особливості роботи під'їзної колії і станції примикання в зимових умовах.**

##### **4.1. Організація роботи Станції і Користувача з очищення колій і території.**

Під'їзні залізничні колії, стрілочні переводи, що розташовані на території Порту та використовуються Користувачем, повинні очищатися від трави, сміття, снігу та інших сторонніх предметів силами і засобами Користувача.

Користувач виконує очищення та змащення частин стрілочних переводів, які піддаються тертю, очищення жолобів колій та технологічних проїздів (на причали № 1, 2 та технологічних проїздів, що використовуються філією ПАТ „ДПЗКУ” „Миколаївський портовий елеватор”). Очищення жолобів колій та технологічних проїздів, які використовуються Портовими операторами для завантаження на вантажні фронти, виконують Портові оператори.

Залізничні колії, стрілочні переводи, переїзди, що розташовані на території Станції повинні очищатися від трави, сміття, снігу та інших сторонніх предметів силами і засобами Залізниці.

##### **4.2. Організація роботи станції Миколаїв-Вантажний у зимових умовах**

Для забезпечення безперебійної роботи Станції щодо приймання, відправлення поїздів і виконання маневрової роботи в зимових умовах необхідна своєчасна і якісна підготовка станційного господарства.

На Станції щорічно розробляються заходи щодо підготовки для роботи в зимових умовах, де зазначені відповідальні виконавці та строки виконання робіт всіх підрозділів Станції.

Заходи щодо підготовки Станції для роботи в зимових умовах передбачають забезпечення працівників інвентарем для прибирання снігу.

З початком снігопадів керівництво Станції разом із колійним майстром організують роботи, згідно з оперативним планом очищення та прибирання снігу, не допускаючи скупчення (нагромадження) снігу вище рівня головок рейок.

При проведенні інструктажу керівництво Станції інформує працівників до заступання на зміну про прогноз погоди, що очікується, та повідомляє про план снігоприбиральних робіт.

У першу чергу виконується очищення від снігу стрілок і приймально-відправних колій. При цьому особлива увага приділяється своєчасному та безперебійному очищенню стрілок, що включені в електричну централізацію.

Серед станційних колій у першу чергу очищується колія, на яку передбачається приймання першого поїзда, потім очищаються колії, на які будуть прийматися наступні поїзди.

Особлива увага при роботі в зимових умовах приділяється забезпеченню безпеки руху поїздів і охорони праці.

#### **4.3. Організація роботи під'їзної колії Користувача у зимових умовах**

З метою забезпечення чіткої і злагодженої роботи в зимових умовах Користувачем та Портовими операторами щорічно розробляється плани підготовки підприємств до роботи в зимовий період. У цих планах передбачається порядок і строки підготовки до зимових умов службово-технічних будівель, навантажувально-розвантажувальних механізмів, експлуатації колій, стрілочних переводів, а також навчання працівників прийомам роботи в зимових умовах.

Очищення колій Користувача при рясних снігопадах здійснюється працівниками Користувача та Портових операторів під контролем визначених ними посадових осіб. Керівництво Користувача та Портових операторів виділяють людей з інвентарем для очищення колій, технологічних проїздів та стрілочних переводів. Інвентар заготовлюється завчасно в літній період і



зберігається у спеціально відведених місцях. При ожеледиці проходи, робочі місця уздовж колій посипаються піском.

В період несприятливих погодних умов керівництвом Користувача та Портових операторів призначаються відповідальні чергові з командного складу для забезпечення взаємодії та координації при обробці суден і вагонів, а також із питань забезпечення техніки безпеки та охорони праці всіх працівників.

## **5. Заходи щодо поліпшення використання вагонів і безпеки руху на під'їзній колії і станції примикання**

### **5.1. Забезпечення безпеки руху й охорони праці при вантажно-розвантажувальних роботах і маневровій роботі**

Складування вантажів, устаткування та іншого обладнання поблизу залізничних колій повинне здійснюватися в межах габариту вивантаження вантажів: при висоті стійкого складування до 1,2 м не ближче 2,0 м від зовнішньої грані головки крайньої рейки, а при висоті складування більш 1,2 м - не ближче 2,5м.

У місцях проведення вантажно-розвантажувальних робіт, обробки вагонів, суден або інших робіт на залізничних коліях Користувача, для забезпечення безпеки руху перевантажувальних машин, технологічного або іншого автотранспорту, а також людей, виконавці робіт Портових операторів зобов'язані огородити місце робіт – виставити на залізничні колії на відстані 15-ти метрів від місця провадження робіт видимі попереджувальні знаки (червоний щит) убік, звідки може з'явитися локомотив (маневровий склад).

Швидкість руху маневрового складу або локомотива по вантажно-розвантажувальним коліям і технологічним проїздам не повинна перевищувати – 5 км/год.

Швидкість руху на під'їзній колії:

- вагонами вперед 10 км/год.;
- локомотивом вперед 15 км/год.

Пересування вагонів на вантажно-розвантажувальних коліях може виконуватись механізмами, обладнаними типовими автозчепами залізничного рухомого складу, у відповідності до ПТЕ та спеціальної інструкції про порядок виконання маневрових робіт для таких механізмів, яку розробляє Портовий оператор та погоджує з Одеською залізницею.

Автозчепа повинні бути повірені у відповідному виробничому підрозділі регіональної філії «Одеська залізниця» один раз на рік. Кріплення автозчепів повинне здійснюватися у відповідності з проектами, погодженими з регіональною філією «Одеська Залізниця». Водії механізмів, обладнаних автозчепами, повинні пройти перевірку знань інструкції з виконання маневрової роботи у відповідних службах Портових операторів на надати відповідні документи Користувачу.

При виконанні маневрової роботи локомотивами Користувача відповідальність за схоронність рухомого складу, закріплення вагонів, дотримання габаритів, схоронність вантажів, безпеку руху несуть працівники Користувача.

При виконанні маневрової роботи механізмами, обладнаними автозчепами, відповідальність за схоронність рухомого складу, закріплення вагонів, дотримання габаритів, схоронність вантажів, безпеку руху несуть працівники Портового оператора.

Одночасна маневрова робота локомотивів Користувача і механізмів, обладнаних автозчепами, заборонена.

Працівники Користувача та Портових операторів, які виконують маневрову роботу, повинні пройти навчання і здати іспити на знання „Інструкції з сигналізації на залізницях України”, „Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України”, „Правил технічної експлуатації на залізницях України”, «Інструкції про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії» складу відповідній комісії згідно з «Положенням про порядок вивчення та перевірку знань нормативних актів з безпеки руху поїздів та маневрової роботи працівниками залізничного транспорту», затвердженим наказом МТУ від 14.06.2007 №499.

У темний час доби місця проведення вантажних робіт, проходи, проїзди на території Порту забезпечуються штучним освітленням згідно встановлених норм: причали і місця проведення вантажних робіт для штучних і лісових вантажів не менш 25 люкс, для навалочних і зернових вантажів не нижче 15 люкс, головні

проходи, технологічні проїзди з інтенсивним рухом не нижче 5 люкс, проїзди із середнім рухом не нижче 2 люкс.

Негабаритні місця і пристрої на території Порту повинні мати попереджуваче фарбування у вигляді жовтих і чорних смуг рівної ширини, які чергуються, під кутом 45°.

Попереджуваче фарбування споруд і пристроїв, розташованих з порушенням габариту наближення споруд, не виключає установки попереджувачого знака «Обережно! Негабаритне місце», передбаченого ДЕСТ 12.4.026-76 «ССБТ. Кольори сигнальні і знаки безпеки».

## **5.2. Порядок закріплення вагонів на вантажних фронтах**

Вагони на коліях Користувача закріплюються гальмовими башмаками згідно з нормами встановленими «Інструкцією про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії». Гальмівні башмаки повинні відповідати вимогам «Порядку обліку, маркування, видачі, зберігання та вилучення з експлуатації гальмових башмаків на залізницях України», затвердженому наказом Укрзалізниці від 30.04.2002 № 228-Ц. Категорично забороняється закріплення рухомого складу підручними засобами, саморобними упорами та іншим приладдям.

Вагони після закінчення маневрових переміщень повинні бути зчеплені, закріплені і стояти однією групою.

Закріплення вагонів на коліях Користувача та забирання гальмових башмаків виконується:

- черговим стрілочного поста Користувача на коліях №№1, 2, 3, 4, 8, 8А, 9, 11, 12 I-го маневрового району при закріпленні маневрових передач;
- складачем поїздів Користувача на всіх коліях Користувача під час виконання маневрової роботи.

Закріплення вагонів виконується після повної зупинки маневрового складу до відчеплення локомотива. Забирання гальмових башмаків виконується після причеплення локомотива до маневрової передачі та випробування автогальм.

Закріплення вагонів на навантажувально-вивантажувальних коліях виконується складачем поїздів Користувача. Гальмові башмаки видаються відповідальною особою Портового оператора.

Гальмові башмаки повинні бути справні, відповідати вимогам п.16.6.9 Інструкції з руху поїздів та маневрової роботи, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 31.08.2005 № 507, мати тавро, знаходитися у строго відведених місцях.

Відповідальність за закріплення рухомого складу несе особа, яка виконувала операції по закріпленню рухомого складу.

Відповідальність за закріплення рухомого складу під час виконання вантажних операцій та виконання маневрової роботи Портовим оператором несе відповідальна особа Портового оператора.

На відстані 10-ти метрів від тупикових упорів вантажно-розвантажувальних колій, обладнаних відповідно до вимог ПТЕ, відповідальні представники Портових операторів установлюють спарені гальмові башмаки.

Гальмові башмаки Користувача (Портового оператора) повинні мати тавро наступної форми – «XXX 41520 001», де XXX – скорочена назва Користувача (Портового оператора), 41520 – код станції примикання, 001- порядковий номер гальмового башмака. Спарені гальмові башмаки повинні мати на кожному гальмовому башмаку тавро ідентичне звичайним гальмовим башмакам з доповненням в кінці тавра через знак “–” індексу “П” («XXX 41520 001– П»).

Усі гальмові башмаки мають бути пофарбовані у чорний колір і мати на горизонтальній поверхні та обох бортах полозу чотири смуги, що наносяться масляною фарбою білого кольору.

Облік башмаків здійснюється в книзі обліку форми ДУ-67.

Кількість гальмових башмаків, а також перелік службових осіб, відповідальних за збереження гальмових башмаків встановлюються наказом Директорату Користувача. Копія наказу Користувача щорічно надається начальнику Станції, станом на 1 січня.

### **5.3. Розслідування і облік нещасних випадків і транспортних подій у маневровій роботі**

Розслідування та облік нещасних випадків, професійних захворювань, що сталися з працівниками, з якими укладено трудовий договір (контракт) (далі - працівники), під час виконання ними трудових обов'язків, а також групових нещасних випадків, унаслідок яких одночасно отримали травми або загинули працівники, проводяться згідно з «Порядком проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 року № 1232.

Нещасний випадок, що стався на підприємстві з працівником іншого підприємства під час виконання ним завдання в інтересах свого підприємства, розслідується комісією, утвореною підприємством, на якому стався нещасний випадок, за участю представників підприємства, працівником якого є потерпілий. Такий нещасний випадок береться на облік підприємством, працівником якого є потерпілий.

Про кожний нещасний випадок потерпілий чи працівник, який його виявив або був свідком випадку, повинен негайно повідомити керівника робіт, безпосереднього або іншого прямого начальника потерпілого і вжити заходів щодо надання необхідної допомоги потерпілому.

Керівник підприємства, протягом доби, після отримання повідомлення про нещасний випадок, крім випадків зі смертельними наслідками та групових випадків, своїм наказом призначає комісію з розслідування нещасного випадку (далі - комісія) у складі не менше трьох осіб та організовує розслідування.

Головою комісії зазвичай є керівник (спеціаліст) служби охорони праці або посадова особа, якій роботодавець доручив виконувати функції з охорони праці. Також до складу комісії входять представник Фонду, представник первинної профспілкової організації (якщо на підприємстві декілька профспілок — представник профспілки, членом якої є потерпілий; якщо профспілки відсутні — уповноважена особа з питань охорони праці), а також представник підприємства, інші особи.

Якщо потерпілий є працівником іншого підприємства, до складу комісії входять також представники такого підприємства та первинної організації профспілки, а у разі відсутності на підприємстві профспілки — уповноважена найманими працівниками особа з питань охорони праці.

Роботодавець має забезпечити належні умови для роботи комісії (приміщення, засоби зв'язку, оргтехніка, автотранспорт, канцелярське приладдя тощо).

З метою вжиття своєчасних та ефективних заходів реагування під час настання аварій, задіяним особам слід дотримуватись такої послідовності дій: свідок або безпосередній учасник аварії зобов'язані проінформувати начальника робіт або іншу відповідальну особу про настання події. Всі особи, які присутні при аварії повинні вжити невідкладних заходів для рятування потерпілих осіб, надати їм першу допомогу, обмежити зону аварії та вивести сторонніх людей у безпечне місце; при отриманні повідомлення про подію начальник робіт передає інформацію про настання аварії директору компанії; директор компанії оцінює тяжкість аварій, приймає рішення про застосування плану ліквідації аварій та надає необхідні вказівки виконавцям на місцях; директор інформує про аварію відповідальні державні установи.

Розслідування випадків сходу вагонів, зіткнень безрейкового транспорту з залізничним рухомим складом на території Порту, здійснюється комісією, склад якої відповідає чинним нормативним документам з безпеки руху Укрзалізниці.

Забороняється працівникам Користувача та Портового оператора встановлювати вагони на рейки після сходу без участі уповноваженого представника Залізниці та своїми засобами.

У випадку сходу рухомого складу і при необхідності виклику відбудовного поїзда керівник Користувача направляє на адресу начальника Станції письмову заявку з підтвердженням оплати вартості робіт і довідку шляхового майстра дистанції колії про придатність колій для проходження кранової техніки. Після одержання заявки начальник Станції встановленим порядком викликає відбудовний поїзд.

#### **5.4. Необхідні заходи для прискорення обігу вагонів і інші пропозиції**

Необхідні заходи для прискорення обігу вагонів виконуються у відповідності із затвердженими планами та кошторисами.



## **6. Оперативне планування і керівництво роботою під'їзної колії та станції примикання. Контроль і аналіз виконаної роботи**

### **6.1. Оперативне планування роботи Користувача і Станції**

Планування перевалки вантажів із залізничного транспорту на водний і з водного на залізничний здійснюється відповідно до діючих «Правил планування перевезень вантажів».

Користувач і Залізниця щомісяця не пізніше 25 числа погоджують обсяги завезення вантажів на наступний місяць окремо по кожній номенклатурі в АС „Месплан”.

Щоденна виробнича діяльність будується на підставі добового плану (для вантажів, що перевантажуються по прямому варіанту й імпорتنих вантажів, із наданням заявок Портових операторів), який визначає обсяг і характер робіт Користувача, Портових операторів і Станції, раціональне використання технічних засобів і трудових ресурсів на планову добу.

Добове планування здійснюється начальником Станції спільно з Директоратом Користувача за участю уповноважених представників Портових операторів.

У добовому плані визначаються обсяги навантаження, вивантаження вантажів за добу в цілому, час і послідовність обробки суден і вагонів.

Вихідними даними для його складання є:

- переробна спроможність фронтів вивантаження;
- плани навантаження і технологічні норми вивантаження вантажів;
- наявність на момент складання плану навантажених і порожніх суден і вагонів;
- зведення про наявність кожного роду вантажу в складах, суднах і вагонах;
- інформація про підхід суден і вагонів.

## **6.2. Організація взаємної інформації про підхід поїздів і суден**

### **6.2.1. Інформація про підхід поїздів**

Для забезпечення чіткої і злагодженої роботи між Станцією, Користувачем і Портовими операторами організовано взаємний обмін інформацією про підхід поїздів, суден і вантажів, а також про хід виконання технічних, вантажних і комерційних операцій з вагонами і суднами:

а) щодоби на 07-00 та 16-00 Станція надає Користувачу та Портовим операторам інформацію про підхід вантажів у вагонах, з вказівкою кількості вагонів по роду вантажів, по кодах вантажоодержувачів (експедиторів) та відомості про навантаження експорту по залізницях України призначенням на станцію Миколаїв-Вантажний (по родах вантажу і кількості вагонів);

б) інформація про підхід порожніх вагонів під навантаження і цистерн під налив повідомляється Станцією Користувачу та Портовим операторам оперативно.

### **6.2.2. Інформація про підхід суден**

Інформацію про підхід суден під навантаження і вивантаження Портовий оператор передає Станції та Користувачу щодобово о 08-00.

## **6.3. Структура керівництва Станції**

Керівництво Станцією здійснюється начальником Станції через його заступників.

Керівництво експлуатаційною роботою здійснюється через підлеглих змінних керівників: маневрових диспетчерів (ДСЦ), чергових по станції (ДСП), по виконанню наступних функцій: приймання, відправлення, формування, розформування поїздів, подавання, забирання вагонів на вантажні об'єкти, а також виконання технологічних операцій.

Через начальника вантажного району і начальника товарної контори начальник Станції контролює виконання вантажно-розвантажувальних робіт як у кількісному, так і в якісному відношенні.

Безпосереднє змінне керівництво оперативною роботою Станції здійснює маневровий диспетчер через підлеглих йому чергових по станції, чергового по гірці. У процесі роботи маневровий диспетчер забезпечує:

- виконання технологічного процесу роботи станції, технічних норм простою вагонів;
- раціональне використання маневрових локомотивів;
- погоджену роботу Станції з Користувачем, відповідно до єдиного технологічного процесу;
- контроль за дотриманням правил з безпеки руху й охорони праці працівниками усієї зміни;
- оперативний облік виконаної роботи;
- веде графік виконаної маневрової роботи, у якому відображається виконана робота за зміну.

#### **6.4. Структура керівництва Користувача**

Керівництво роботою з обробки залізничних вагонів на коліях Користувача здійснює Директорат Користувача через своїх заступників.

Оперативне керівництво роботою на коліях Користувача і контроль за виконанням змінно-добового плану, впровадження технологічного процесу здійснюється заступником директора з експлуатаційних питань Користувача.

Заступник директора з експлуатаційних питань Користувача постійно взаємодіє з Портовими операторами в питаннях щодо обробки вагонів.

Заступник директора з експлуатаційних питань здійснює оперативне керівництво експлуатаційною роботою Користувача через старших диспетчерів та диспетчерів Користувача.

У процесі чергування старший диспетчер Користувача:

- забезпечує приймання-відправлення маневрових передач з/на колій станції Миколаїв-Вантажний на/з колії Користувача;
- забезпечує виконання змінно-добового плану по навантаженню та вивантаженню, подачі та забиранню вагонів;

- здійснює контроль за своєчасним і надійним закріпленням вагонів, вилученням гальмових башмаків;
- організовує комерційний і технічний огляд передач і вагонів, що забираються на Станцію;
- організовує подачу-забирання вагонів Портовим операторам в межах I-го маневрового району;
- забезпечує виконання вимог Єдиного технологічного процесу роботи ТОВ «Сісайд Термінал» і станції Миколаїв-Вантажний виробничого підрозділу «Херсонська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»;
- разом із диспетчером Користувача організовує передачу вагонів з I-го маневрового району для Портових операторів II-го маневрового району та їх повернення для здачі Залізниці;
- веде графік виконаної маневрової роботи, журнал огляду колій, стрілок, пристроїв СЦБ і зв'язку.

У процесі чергування диспетчер Користувача:

- забезпечує виконання змінно-добового плану по навантаженню та вивантаженню, подачі та забиранню вагонів;
- здійснює контроль за своєчасним і надійним закріпленням вагонів, вилученням гальмових башмаків;
- організовує подачу-забирання вагонів Портовим операторам в межах II-го маневрового району;
- забезпечує виконання вимог Єдиного технологічного процесу роботи ТОВ «Сісайд Термінал» і станції Миколаїв-Вантажний виробничого підрозділу «Херсонська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця»;
- організовує прийом вагонів з I-го маневрового району для Портових операторів II-го маневрового району та разом зі старшим диспетчером організовує їх повернення для здачі Залізниці;
- веде графік виконаної маневрової роботи, журнал огляду колій, стрілок, пристроїв СЦБ і зв'язку.

## **6.5. Контроль і аналіз виконаної роботи.**

Контроль виконання добового плану здійснюється протягом доби начальником Станції, Директоратом Користувача та керівником Портового оператора через підлеглих працівників.

На підставі інформації Портових операторів, диспетчером Користувача щодоби складаються зведення про обробку вагонів на коліях Користувача станом на 08-00 та 17-00. Дані зведення передаються на Станцію.

Щодоби на нараді за участю Директорату Користувача, керівників Портових операторів та начальника Станції здійснюється аналіз виконання добового плану за минулу добу, нічну зміну поточної доби, встановлюється добовий план роботи на майбутню добу, здійснюється аналіз виконання норм, встановлених ЄТП, забезпечення безпеки руху і маневрової роботи, схоронності рухомого складу і вантажів.

На підставі результатів аналізу вживаються заходи щодо вдосконалення технології роботи, встановлення причин та усунення недоліків в роботі.

## 7. Добовий план-графік роботи Станції і Користувача

Добовий план-графік роботи під'їзної колії Користувача наведено у додатку Б.

План під'їзної колії Користувача наведено у додатку А.

Кількість вагонів, які беруть участь у роботі:

$$U_{\text{від}} = U_{\text{нав}} + U_{\text{над}}^{\text{пор}}, \quad (7.1)$$

де  $U_{\text{нав}}$  – кількість відправлених завантажених вагонів;

$U_{\text{над}}^{\text{пор}}$  – кількість відправлених порожніх вагонів.

Коефіцієнт подвійних операцій вказує на кількість вантажно-розвантажувальних операцій, що припадають у середньому на один місцевий вагон, і визначається як:

$$K_{\text{под}} = \frac{U_{\text{нав}} + U_{\text{роз}}}{U_{\text{нав}} + U_{\text{над}}^{\text{пор}}}, \quad (7.2)$$

де  $U_{\text{роз}}$  – кількість вивантажених вагонів.

Робочий парк вагонів:

$$n_p = \frac{U_{\text{від}} \cdot t_m}{24}. \quad (7.4)$$

Коефіцієнт використання маневрових локомотивів дорівнює:

$$K_{\text{мл}} = \frac{\sum MT_p}{\sum MT_{\phi}}, \quad (7.5)$$

де  $\sum MT_p$  – локомотиво-години корисної роботи за добу;

$\sum MT_{\phi}$  – локомотиво-години робочого часу за добу.

$\sum MT_{\phi}$  Кількість вагонів, які беруть участь у роботі:

$$U_{\text{від}}^{\text{Порт}} = 121 + 414 = 535 \text{ вагонів}$$

Коефіцієнт подвійних операцій:

$$K_{\text{под}}^{\text{Порт}} = \frac{121 + 535}{121 + 414} = 1,23$$

**Розрахунок простою місцевого вагону на станції Миколаїв-Вантажний та на під'їзній колії Користувача**

Елемент простою	Кількість вагонів, що беруть участь в роботі		Вагоно-години простою		Середньозважений простій вагона, год.	
	Станція	Користувач	Станція	Користувач	Станція	Користувач
1	2	3	4	5	6	7
1. Огляд	535	-	265,15	-	0,5	-
2. Випробування гальм та подавання на колії І маневрового району	-	535	-	240,62	-	0,45
3. Розформування передачі		535		383,42		0,72
4. Подавання на ваги та зважування	-	66	-	69,98	-	1,06
5. Подавання та розставляння на причальні колії	-	535	-	864,85	-	1,62
6. Розвантаження	-	535	-	2777,47	-	5,19
7. Подавання під навантаження	-	121	-	5,87	-	0,05
8. Навантаження	-	121	-	455,9	-	3,77
9. Очікування збирання та переставляння	-	535	-	3557,67	-	6,65
10. Збирання	-	535	-	870,72	-	1,63
11. Огляд	-	535	-	256,82	-	0,48
12. Випробування гальм та забирання	535	-	227,25	-	0,42	-
<b>Разом</b>	<b>535</b>	<b>535</b>	<b>492,4</b>	<b>9483,32</b>	<b>22,54</b>	

За результатами графічного моделювання виявлено, що середньозважений простій місцевого вагона складає 22,54 год.

Робочий парк вагонів:

$$n_p^{\text{Порт}} = \frac{535 \cdot 22,54}{24} = 503 \text{ ваг.}$$

Коефіцієнт використання маневрових локомотивів:

$$K_{мл1}^{Порт} = \frac{1189}{1440 - 60} = 0,86,$$

$$K_{мл2}^{Порт} = \frac{953}{1440 - 60} = 0,69,$$

$$K_{мл3}^{Порт} = \frac{1058}{1440 - 60} = 0,77,$$

$$K_{мл4}^{Порт} = \frac{876}{1440 - 60} = 0,63,$$

$$K_{мл5}^{Порт} = \frac{1234}{1440 - 60} = 0,89,$$

$$K_{мл6}^{Порт} = \frac{1093}{1440 - 60} = 0,79,$$

$$K_{мл7}^{Порт} = \frac{969}{1440 - 60} = 0,7.$$



**Від Залізниці:**

Начальник служби перевезень  
регіональної філії «Одеська залізниця»

2. Начальник служби комерційної  
роботи та маркетингу  
регіональної філії «Одеської залізниця»

В.П. Ращик

Начальник виробничого підрозділу  
«Херсонська дирекція залізничних  
перевезень» РФ «Одеська залізниця»  
ПАТ «Укрзалізниця»

І.М. Сахно

Головний інженер ДН-4

С.В. Топалов

Начальник комерційного відділу ДН-4

І.В.Залізник

В.О. Начальника відділу перевезень ДН-4

С.М. Циба

**Від Користувача:**

Заступник директора з  
експлуатаційних питань

О.А.Остапук

Головний інженер

С.М. Макаров

Заступник директора з  
адміністративно-правових питань

Р.Р. Герасимов

Заступник директора з охорони праці  
та екології

Т.М. Купенко

**Від Адміністрації:**

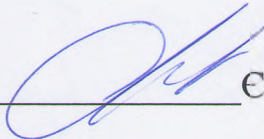
Начальник Миколаївської філії  
Державного підприємства  
«Адміністрація морських портів  
України»

О.М. Проточенко

Заступник начальника з логістики

С.М. Єременко


Головний ревізор з безпеки руху поїздів і  
автотранспорту Херсонської ревізорської  
дільниці

  
\_\_\_\_\_  
Є.Г. Соловійов

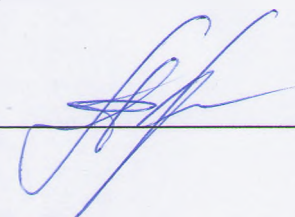
Начальник станції  
Миколаїв-Вантажний

  
\_\_\_\_\_  
А.М. Воробйов

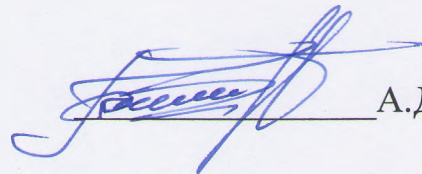
Начальник локомотивного депо Миколаїв

  
\_\_\_\_\_  
О.С. Кондолов

Заступник начальника  
Вагонного експлуатаційно-ремонтного депо  
Херсон

  
\_\_\_\_\_  
О.С. Біндюк

Начальник інженерної служби

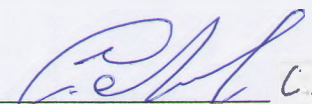
  
\_\_\_\_\_  
А.Д. Богдан

Начальник служби головного  
диспетчера

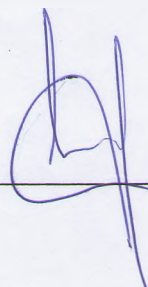
  
\_\_\_\_\_  
С.О. Семенов

Від ДП «ММТП»:

В.о.Директора ДП «Миколаївський  
морський торговельний порт»

  
\_\_\_\_\_  
С.К. Мітченко

Заступник директора з експлуатації

  
\_\_\_\_\_  
Е.І. Бондаренко