# Про затвердження Порядку про посилення контролю за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

З метою посилення контролю за збереженням і економним використанням паливно-енергетичних ресурсів на тягу поїздів у господарствах локомотивному та приміських пасажирських перевезень,у відповідності до вимог наказу Укрзалізниці від 30.12.2011 №279-ЦЗ,

НАКАЗУЮ:

# Затвердити Порядок про посилення контролю за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів, що додається (далі Порядок).

1. Начальникам служб локомотивного, вагонного господарств, приміських пасажирських перевезень, колії, електропостачання, сигналізації та зв’язку забезпечити виконання вимог Порядку в підпорядкованих структурних підрозділах.
2. Контроль за виконанням покласти на заступника начальника залізниці з рухомого складу та матеріально-технічного постачання Богданова О.Б.

Начальник залізниці Г.А. Бойко

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ ДП «Одеська залізниця»

від 30.07.2015 №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Порядок про посилення контролю

за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

Цей Порядок розроблений для посилення контролю за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів у господарствах локомотивному та приміських пасажирських перевезень Одеської залізниці.

## 1 Нормування витрат дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів.

## 1.1 Нормування витрат дизельного палива та електроенергії здійснюється відповідно до Порядку розробки та затвердження планових норм витрат дизельного палива і електроенергії на тягу поїздів, затвердженого 08.06.2000 (лист Укрзалізниці від 09.06.2000 № ЦТ-782).

1.2 Затвердження та коригування (при необхідності) розроблених норм витрат дизельного палива та електроенергії для локомотивних бригад за елементами нормування проводиться начальником депо та затверджується начальником служби локомотивного господарства. Періодичність затвердження норм – не менше двох разів на рік при переході у роботи в літній (15 квітня) та зимовий період (15 жовтня).

1.3 Під час розробки та затвердження (коригування) норм начальник депо розглядає фактичні питомі витрати енергоресурсів відповідно до інформації звіту форми ТХО-1, витрати енергоносіїв відповідно до даних маршрутів машиніста і режимної карти з кожного елемента нормування. На підставі проведеного аналізу кожного елемента нормування з погодженням начальника служби локомотивного господарства (приміських пасажирських перевезень) вносяться необхідні коригування в проект норм питомих витрат.

1.4 Для визначення оптимальних норм витрат енергоресурсів на тягу поїздів начальник депо забезпечує проведення контрольних поїздок машиністами-інструкторами або за допомогою тягово-енергетичного вагона-лабораторії. Періодичність та напрямок поїздок машиністами інструкторами затверджується начальником депо. Періодичність, напрямок та кількість поїздок вагоном-лабораторією затверджується начальником служби локомотивного господарства за погодженням начальника служби енергоменеджменту. За результатами поїздок виконується коригування діючих норм витрат дизельного палива та електроенергії за елементами нормування та режимних карт економного ведення поїздів з погодженням начальника служби локомотивного господарства (приміських пасажирських перевезень).

1.5 Затверджені норми витрат енергоресурсів на тягу поїздів машиністом-інструктором з теплотехніки доводяться локомотивним бригадам через екран у кімнаті явок та уводяться в програму АСУ ЛОКБРИГ не пізніше наступного дня після затвердження або коригування. Відповідальність за доведення норм витрат дизельного палива та електроенергії локомотивним бригадам несе начальник депо.

**2. Порядок контролю за збереженням та економним використанням паливно-енергетичних ресурсів**

2.1. Начальник депо організовує:

2.1.1 Проведення профілактичної роз’яснювальної роботи у підпорядкованих локомотивних і моторвагонних депо з працівниками, які за посадовими обов’язками забезпечують збереження та облік нафтопродуктів, актуальність збереження і економне використання енергоресурсів, щодо адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення вимог нормативних документів та скоєння правопорушень.

2.1.2 Проведення роботи щодо стимулювання працівників депо за економію дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів згідно з затвердженими положеннями та вимогами чинного законодавства. Доведення до локомотивних бригад суми коштів за економію паливно-енергетичних ресурсів (далі ПЕР) на тягу поїздів по поїздках та з наростаючим підсумком через електронний інформатор у кімнаті явок локомотивних бригад.

2.1.3 Проведення роботи щодо систематичного удосконалення діючого програмного забезпечення АСУ Локбриг в частині нормування витрат ПЕР на тягу поїздів.

2.2. Наказами по депо призначаються відповідальні та уводиться порядок, згідно з яким:

2.2.1 Маршрути машиністів тепловозів усіх видів руху таксуються відповідно до роду роботи, але не приймаються до оплати групою обліку депо в разі відсутності в них інформації про рівень дизельної оливи від нижнього ділення оливомірного щупа на початку та в кінці поїздки, про час простою тепловоза в режимі холодного стану, працездатність та роботу системи Вебасто, наявність виправлень даних щодо кількості прийнятого на початку поїздки, зданого у кінці поїздки дизельного палива (електричної енергії), ваги та кількості осей потягів.

2.2.2 Всі маршрути машиністів тепловозів, які працюють на господарчій роботі по договорах, розглядаються відповідальними особами з перевіркою норм та фактичних витрат дизельного палива.

2.2.3 Організовується контроль правильності заповнення маршрутів машиніста по формі, що додається у додатку 1.

* + - 1. При прийманні маршрутів машиніста відповідальна особа повинна перевірити:
* дату та час здавання локомотива попередньою бригадою;
* час прослідування контрольного посту з даними довідки АСК ВП УЗ-Є №3026.
	+ - 1. Техніки з розшифрування швидкостемірних стрічок звіряють дані у маршруті машиніста з даними розшифрування швидкостемірної стрічки:

- розходження часу в маршруті зі швидкостемірною стрічкою в частині відправлення з початкової та прибуття на проміжні та кінцеві станції, простою на проміжних станціях, виконання маневрових пересувань;

- слідування подвійною тягою або з підштовхуванням;

- перегінний час ходу.

Техніки з розшифрування швидкостемірних стрічок повинні вести облік кількості неграфікових зупинок поїздів при дозволяючому показанні світлофорів та в кінці зміни доповідати керівництву депо по формі, що додається у додатку 2.

2.2.3.3 Машиніст-інструктор при роботі в депо згідно з графіком роботи перевіряє:

- згідно з даними систем БІС-Р та Дельта-Су – час холодного, гарячого простою локомотива, маневрової та поїзної роботи у маневровому русі та його розходження в маршруті зі швидкостемірною стрічкою;

- екіпірування локомотивів дизельним паливом та його питому вагу згідно з даними маршруту машиніста, добової відомості видачі дизельного палива форми ФМУ-23 та систем БІС-Р та Дельта-Су;

- екіпірування локомотивів та питому вагу дизельного масла згідно з даними маршруту машиніста та добової відомості видачі дизельного масла форми ФМУ-24;

- витрати дизельного палива до права з порівнянням з даними системи БІС-Р та Дельта-Су;

- витрати електроенергії до права за поїздку;

- максимально ефективне використання можливостей систем Вебасто та конденсаторного пуску для економного використання дизельного палива;

- час маневрової та поїзної роботи у маневровому русі з даними систем типу БІС-Р та Дельта-Су;

- розходження часу в маршруті зі швидкостемірною стрічкою та даними системи БІС-Р та Дельта-Су;

2.2.3.4 Інженер з організації та нормування праці (або інша відповідальна особа) повинен вибірково перевірити дані прибуття та прослідування контрольного посту в маршруті машиніста з даними настільного журналу форми ДУ-3.

* + - 1. Працівник центру оперативно-технічного обліку при прийманні маршруту машиніста перевіряє:

- наявність довідки форми ДУ-23 з записом у маршруті машиніста про вагу та склад поїзду;

- номера вантажних неповновагових та неповноскладових поїздів.

2.2.3.6 Заступник начальника депо з експлуатації по актам аналізує виявлені порушення для проведення розбору при начальнику депо.

В оборотних депо порядок перевірки маршрутів машиніста встановлюється наказом начальника депо.

За робочу зміну підлягають перевірці не більше 10 маршрутів кожного виду тяги та руху, але не менше третини кількості маршрутів по видах тяги та руху від загальної кількості оброблених маршрутів за добу центром оперативно-технічного обліку депо.

2.3 Підлягають розслідуванню маршрути машиніста зі збільшенням витрат до норм за поїздку (перевитратами) ПЕР:

2.3.1 У тепловозній тязі:

- машиністами-інструкторами при перевитратах до 5% від норми,

- заступниками начальника депо при перевитратах 5-10% від норми,

- начальниками депо при перевитратах понад 10% від норми.

- начальником служби локомотивного господарства при перевитратах понад 20% від норми.

2.3.2 У електровозній тязі:

- машиністами-інструкторами колон при перевитратах 5-10% від норми,

- заступниками начальника депо при перевитратах 10-20% від норми,

- начальниками депо при перевитратах понад 20% від норми.

Не підлягають розгляду маршрути машиністів при перевитратах за поїздку до 10 кг дизельного палива для тепловозів серії ЧМЕ3 всіх індексів та 25 кг дизельного палива для тепловозів серії 2ТЕ10 всіх індексів, 2ТЕ116, ТЕП70, до 100 кВтг електроенергії – для односекційних електровозів, до 200 кВтг електроенергії – для двосекційних електровозів.

2.4 Не підлягають розгляду начальником служби локомотивного господарства маршрути машиністів при перевитратах за поїздку до 40 кг дизельного палива, але з перевитратами більше 20% від норми.

2.5 Підлягають розслідуванню машиністами-інструкторами колон та заступниками начальника депо по експлуатації маршрути машиніста зі зменшенням витрат до норм за поїздку (економією) ПЕР понад 20% від норми.

2.6 При розслідуванні причин перевитрат по маршруту машиніста складається акт встановленої форми, що додається в Додатку 3, в якому відображаються причини, які призвели до даного результату.

2.7 При виявленні в процесі розслідування необґрунтованих перевитрат ПЕР за поїздку заходи по недопущенню до винних працівників оформляються рішенням протоколу наради під головуванням начальника депо.

2.8 При виявленні в процесі розслідування обґрунтованих перевитрат ПЕР за поїздку рішення оформляти необов’язково, підтвердженням проведеного розслідування є належно оформлений акт встановленої форми, яка додається у додатку 3.

2.9 У разі допущення машиністом перевитрат дизельного палива (електроенергії) протягом трьох місяців поспіль розглядається питання щодо відповідності його класу кваліфікації.

2.10 Виконувати перевірки працездатності всіх систем БІС-Р та
Дельта-Су, поглиблений аналіз витрат дизельного палива за поїздку машиністами-інструкторами з систем контролю витрат палива.

2.11 Виконувати перевірки фактичної наявності всіх диспетчерських наказів на введення пасажирських поїздів у графік з фіксуванням прізвища диспетчера, що передав наказ. Поїзний диспетчер повинен передавати наказ на введення пасажирського, приміського поїзду в графік машиністу та черговому по депо.

2.12 Не менше одного разу на місяць проводити командно-інструкторським складом депо раптові перевірки по закритому графіку в усіх основних пунктах обороту локомотивів і локомотивних бригад, віддалених станціях щодо забезпечення збереження дизельних палива і оливи. Результати перевірок оформляти актами з наступним їх розглядом щомісячно на засіданні Оперативного штабу по забезпеченню енергозбереження з участю начальника депо.

2.13 При виконанні контрольно-інструкторських поїздок, супроводжень, раптових перевірок машиністами-інструкторами, командним складом депо, служби особливу увагу приділяти виконанню машиністом режимів ведення поїзду на дільниці згідно з затвердженими режимними картами.

2.14 Згідно з розробленим порядком щоквартально проводити школи передового досвіду машиністів з навчанням найефективніших методів та прийомів ощадливого паливовикористання.

2.15 Систематично освітлювати на технічних заняттях проблематику ощадливого паливовикористання, їх теоретичну основу та нагальні приклади.

2.16 Начальникам депо забезпечувати локомотивні бригади енергоефективними режимними картами ведення поїздів для всіх типів локомотивів, ваги та складу поїздів та теплотехнічними формулярами.

2.17 Наказами по депо встановлювати порядок, згідно з яким буде забезпечуватись максимально ефективне використання можливостей систем конденсаторного пуску типу КСП та систем підігріву охолоджувальної рідини типу Вебасто щодо зменшення витрат дизельного палива за поїздку.

2.18 Щомісячно та щоквартально проводити аналіз витрат дизельної оливи у відношенні до витрат дизельного палива з проведенням аналізу даних щодо зниження рівня дизельної оливи згідно з маршрутом машиніста форми ТУ-3ІСЦ (журналів технічного стану локомотива форми ТУ-152) з виявленням тепловозів, що знаходяться у неналежному теплотехнічному стані.

2.19 Виконувати аналіз витрат ПЕР при простої локомотивів в депо згідно з даними журналу «Витрат дизельного палива та електроенергії локомотивами в депо» форми ТХУ-5. Не допускати витрати ПЕР при простої локомотивів при депо понад встановленні норми, максимально ефективно використовувати ремонтні позиції в опалювальних цехах депо. Не допускати простій електровозів на тракційних коліях депо з піднятими струмоприймачами, крім випадків обумовлених складними метеорологічними умовами.

2.20 Щоденно техніками з розшифрування швидкостемірних стрічок проводити облік кількості поїздопопереджень на дільницях обслуговування локомотивних бригад по кількості, швидкості обмеження та напрямках, в тому числі не графікові та енергоємні (форма звітності додається в додатку 4).

2.21 Щодекадно по оперативних даних щодо витрат ПЕР та виконання якісних та кількісних показників використання локомотивів виконувати аналіз витрат ПЕР на тягу поїздів.

2.22 Начальникам депо своїми наказами встановити порядок, згідно з яким в підпорядкованому структурному підрозділі буде забезпечено належний контроль за дотриманням технології обігріву пасажирських вагонів в осінньо-зимовий період та нормативів витрат електроенергії, згідно з затвердженими нормами.

2.23 Забороняється експлуатація електровозів з непрацюючими приладами реєстрації витрат електроенергії на тягу поїздів.

2.24 Начальникам локомотивних депо своїми наказами встановити порядок щодо слідування двосекційними локомотивами однією секцією з умови економії ПЕР при безумовному забезпеченні безпеки руху поїздів.

2.25 Начальникам дирекцій залізничних перевезень, служби локомотивного господарства, локомотивних та моторвагонних депо виконувати щоденний аналіз використання локомотивного парку поїзних та маневрових локомотивів згідно з встановленою формою (додаток 5).

2.26 Начальнику служби локомотивного господарства забезпечити експлуатацію електровозів, обладнаних системами рекуперативного гальмування, на дільницях з найбільшим потенціалом повернення електричної енергії в контактну мережу.

2.27 Забезпечити контингент операторів центрів оперативно-технічного обліку з метою виконання вимог даного положення.

2.28 Забезпечити в структурних підрозділах виконання вимог телеграфної вказівки від 17.01.2007 №058/НГ щодо виконання в локомотивних та моторвагонних депо положення «Дня з енергозбереження».

2.29 Начальнику служби енергопостачання сумісно з начальниками служб локомотивного та приміських пасажирських перевезень контролювати відсоток втрат у контактній мережі, не допускаючи збільшення фактичного відсотку втрат від встановлених Укрзалізницею нормативів.

2.30 Заборонити експлуатацію тепловозів у вантажному, пасажирському русі на електрифікованих дільницях.

2.31 Заборонити експлуатацію двосекційних електровозів з колійною технікою вагою до 1200 т.

**3. Інші організаційно-технічні заходи**

3.1 Проводити реостатні випробування тепловозам з розрегульованими характеристиками дизель-генераторної установки з виявленням та усуненням причин. Не допускати в експлуатацію локомотиви з зауваженнями по технічному стану, які негативно впливають на паливну економічність.

3.2. Проводити своєчасний ремонт шатунно-поршневої групи, паливної апаратури дизель-генераторних установок тепловозів згідно з правилами деповського ремонту та аналізу технічного стану локомотива по записах у бортовому журналі форми ТУ-152 з метою забезпечення паливної економічності локомотивів та їх належного теплотехнічного стану.

3.3 Організовувати технічне обслуговування та ремонт систем БІС-Р та Дельта-Су силами працівників локомотивного депо згідно з розробленими та затвердженими начальником служби локомотивного господарства технологічними процесами та картами.

**4. Заходи по інших службах залізниці**

Начальникам служб щомісячно аналізувати кількість випадків затримок поїздів та додаткові витрати ПЕР, в тому числі у грошовому еквіваленті, що були спричинені наступним:

- начальнику служби колії – через несправність верхньої будови колії, пошкодження планки нижнього негабариту;

- начальнику служби сигналізації та зв’язку – через несправність автоблокування;

- начальнику служби вагонного господарства – через самовільне спрацювання гальм, систем контролю технічного стану рухомого складу через перегрів буксових вузлів

- начальнику служби електропостачання – через несправність елементів контактної мережі.

Отриману інформацію щомісячно розглядати на Оперативних штабах по забезпеченню енергозбереження.

Заступник начальника залізниці О.Б. Богданов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Т | НРП | НЕР |
|  |  |  |
|  |  |  |
| ТЗ-1 | Д |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| ТЗ | В |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| ТГ | Ш |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| ТП | Е |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | П |  |

Додаток 1

до Порядку про посилення контролю

за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

**АКТ**

Звірки маршруту машиніста № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ за «»20 р.

на локомотиві \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ по дотриманню наступних нормативів

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Найменування нормативів | Зауваження |
| маршрут | факт | результат |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Норма часу від явки до початку приймання локомотива |  |  |  |
| 2 | Норма часу від здачі локомотива до закінчення роботи |  |  |  |
| 4 | Проходження КП по АСК ВП УЗ Е3026 |  |  |  |
| 5 | Проходження КП по ДУ-3 |  |  |  |
| 6 | Час здачі локомотива (зняття стрічки) |  |  |  |
| 7 | Дата та час здачі локомотива попередньою бригадою |  |  |  |
| 8 | Час слідування пасажиром |  |  |  |
| 9 | Номер наказу на слідування пасажиром |  |  |  |
| 10 | Номер поїзда на слідування пасажиром |  |  |  |
| 11 | П.І.Б. приймаючого машиніста в депо |  |  |  |
| 12 | Час відправлення та прибуття на кінцеві та проміжні станції |  |  |  |
| 13 | Початок та закінчення маневрових пересувань по прибуттю на кінцеву станцію |  |  |  |
| 14 | Слідування подвійною тягою чи штовхачем |  |  |  |
| 15 | Перегонний час ходу |  |  |  |
| 16 | Час холодного простою локомотива |  |  |  |
| 17 | Номера вантажних неповновагових та неповноскладових потягів |  |  |  |
| 18 | Екіпірування локомотивів |  |  |  |
| 19 | Питома вага дизельного палива та оливи |  |  |  |
| 20 | Витрати електроенергії та дизельного палива  |  |  |  |
| 21 | Маневри з поїзними локомотивами  |  |  |  |
| 22 | Розбіжність розшифрування швидкостемірної стрічки з розшифруванням системи БІС-Р на маневрових локомотивах |  |  |  |
| 23 | Системи Дельта-СУ на поїзних локомотивах |  |  |  |
| 24 | Розходження часу в маршруті зі стрічкою |  |  |  |
| 25 | Простої на проміжних станціях |  |  |  |
| 26 | Коди роботи |  |  |  |
| 27 | Набор дизельного палива та оливи |  |  |  |

Склад комісії:

ТЧЗЕ ТЧЯс ТЧМИ

Техник –

розшифрувальникТЧнорм ТЧУ

Додаток 2

до Порядку про посилення контролю

за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

Звіт по зупинкам при дозволяючи показаннях світлофорів

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Місце зупинки | № поїзду | Вага/осей | ПІБ машиніста | Причина | Заходи |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

Додаток 3

до Порядку про посилення контролю

за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

Форма акту визначення обґрунтованості (необґрунтованості) перевитрат ПЕР за поїздку

Дата Депо

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата поїздки | 01.01.1000 | Явка | 01:01 | Здача | 01:01 |  |
| ПІБ машиніста | Воробйов |
| ПІБ помічника машиніста |  |  |
| Дільниця туди |  | Вага |  | Осей | 268 | Норма АСУ |
| Дільниця назад |  | Вага |  | Осей |  |  |
| Дільниця туди |  | Вага |  | Осей |  | Факт, кг |
| Дільниця назад |  | Вага |  | Осей |  |  |
| Гарячий простій, год |  | Перевитрати, кг |  | % |
| Факт по БІС-Р (Дельта-СУ), кг |  | Питомі витрати по БІС-Р, Дельта-Су, л/кВтг |  | Різниця |
| Холодний простій по маршруту, год |  | Холодний простій по БІС-Р (Дельат-Су), год |  |  |
| Неграф. попередження | Км/год | Неграф. попередження | Км/год | Втрати |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Неграфікові зупинки | Місце | Неграфікові зупинки | Місце | Втрати |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

Причини перевитрат:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Перевитрати – обґрунтовані необґрунтовані

(зайве закреслити)

Копії підтверджуючих документів додаються на аркушах (ксерокопія швидкостемірної стрічки, бортового журналу локомотива форми ТУ-152, звіт електронних даних системи БІС-Р, Дельта-Су та інше)

ТЧ ТЧЗЕ ТЧМІ

(підпис ТЧ обов’язковий при перевитратах від норми більше 10% для теплотяги та більше 20% для електротяги, підпис ТЧЗЕ обов’язковий при перевитратах від норми більше 5% для теплотяги та більше 10% для електротяги)

Додаток 4

до Порядку про посилення контролю

за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

Форма надання звітності по поїздопопередженням

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Дільниця | Всього | В т.ч. неграфікових | В т.ч. енергоємних | Втрати, тис. кВтг (туп) |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Додаток 5

до Порядку про посилення контролю

за витратами дизельного палива та електроенергії на тягу поїздів

Форма надання аналізу використання локомотивного парку поїзних та маневрових локомотивів

Локомотивне депо – Одеса-Сортувальна. Звітна доба – 01.01.2015

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вантажний рух | Експлуатований парк локомотивів | Технічна.швидкість, км/год | Середньо добовий пробіг локомотивів, км | Тонно-км брутто | Середня вага поїзда, т | Середньо добова продуктивність, тис. ткм брутто | Кількість затримок вантажного руху у вхідних сигналів | Тривалість затримок вант. поїзд. у заб. сигн, год |
| Електротяга |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Теплотяга |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маневровий рух, теплотяга | Витрати за добу, туп | Кількість перероблених вагонів за добу | Кількість локомотивів за добу | Нормативна кількість локомотивів згідно до тех.. процесу станції | Відхилення |

Примітка: аналіз роботи маневрових тепловозів надається не пізніше трьох діб після звітнього

\_\_\_\_